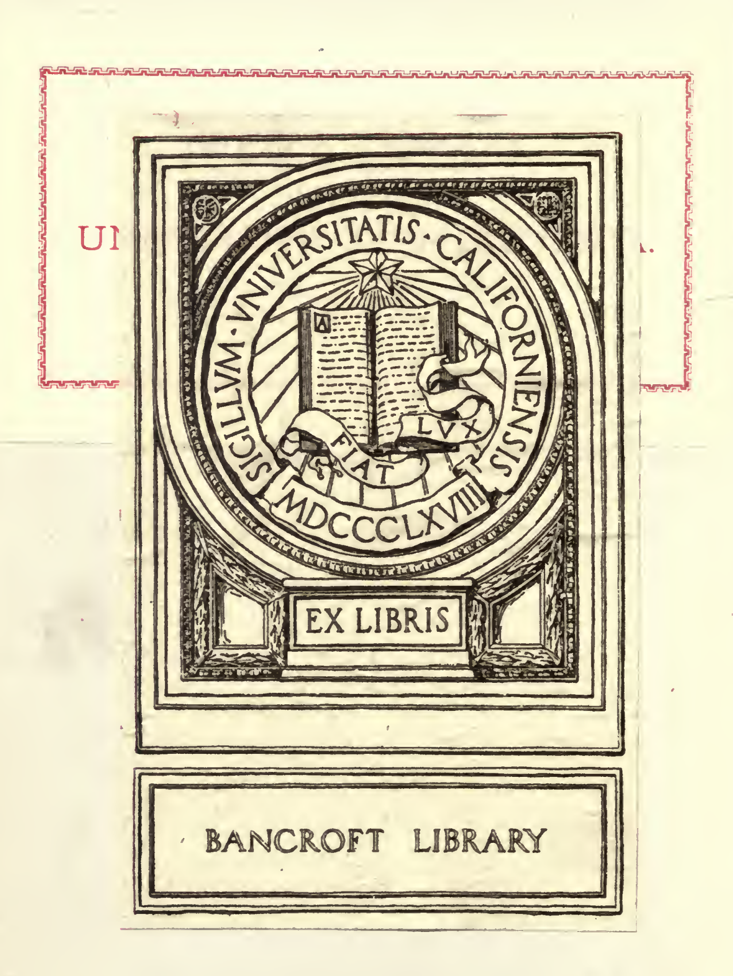



SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT
LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS
BANCROFT LIBRARY

Von Hamburg nach San Francisco.



BARTHOLDI'S

„LIBERTY ENLIGHTENING THE WORLD“

BEDLOE INSEL.

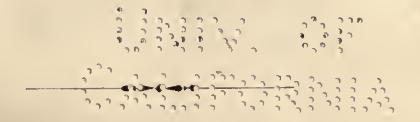
Von

Hamburg nach San Francisco.

Eine sechswöchentliche Urlaubsreise

von

Dr. Julius Pieck,
Regierungsrath.



Berlin,
Verlag von Georg Stilke.
1892.

Inhaltsverzeichnis.



„Ja, wäre nur ein Zauber-
mantel mein,
Und trüg' er mich in fremde
Länder —"

Wäre Faust thatsächlich „up to date", d. h. bis auf diesen Tag, am Leben, so sähe er seinen Wunsch nahezu erfüllt, denn Blitzzüge und Schnelldampfer tragen den Menschen heute mit einer Schnelligkeit über Land und Meer, die unsern Voreltern, und zwar nicht nur zu Faust's Zeiten, sondern noch vor wenigen Jahrzehnten, zauber- und märchenhaft erschienen wäre. Die Entfernungen sind zeitlich auf ein Mindestmaß zusammengerückt, Jules Verne's „Reise um die Welt in 80 Tagen" ist vermöge der neueren und neuesten Verkehrsmittel und

=Verbindungen längst überholt[1]), und ein Ausflug nach Nordafrika oder den Vereinigten Staaten ist heutzutage weniger umständlich und zeitraubend, als seiner Zeit Goethe's Reise nach Italien. Es mag sein, daß der Tourist früher die Welt mit größerer Gründlichkeit besehen hat und überhaupt mit mehr innerem Behagen gereist ist als heute, wo wir Hunderte von Meilen ohne Aufenthalt in fliegender Hast zurücklegen, um nur an ein bestimmtes Ziel zu gelangen; aber wie verschwindend klein war bis gegen die Mitte dieses Jahrhunderts die Minderheit, der bei dem damals noch erforderlichen Aufwand von Zeit und Geld es überhaupt vergönnt war, ferne Länder zu sehen, während heute die Möglichkeit des Reisens mehr und mehr Gemeingut wird, und vor die Frage gestellt, die Sehenswürdigkeiten der weiten Welt gar nicht oder nur auf flüchtigem Besuch kennen zu lernen, werden sich un=

---

[1]) Unter Benutzung der kanadischen Pacificbahn — zur Zeit die kürzeste amerikanische Ueberlandroute — und der von letzterer auf dem Stillen Ozean eingerichteten Schnelldampferlinie kann Derjenige, der es aushält, die Erde jetzt in weniger als 50 Tagen umreisen. Bei dem ersten auf dieser Route gemachten Versuch gelang es, die englische Post, welche mit der „Empreß of Japan" am 19. August v. J. Yokohama verlassen hatte, bereits am 29. August in Vancouver, am 2. September in Newyork und am 8. September in Liverpool anzubringen, kurz in zwanzig Tagen um den halben Globus herum zu befördern, während der übrige Theil der Rundtour über Brindisi, Port Said, Aden, Colombo, Singapore und Hongkong, bei pünktlicher Innehaltung der vorgeschriebenen Fahrzeiten und Anschlüsse, in nicht ganz 30 Tagen sich hätte zurücklegen lassen.

zweifelhaft für letzteres zum großen Theil wenigstens Diejenigen entscheiden, die durch ihren Beruf eilf Monate im Jahr mehr oder weniger fest an die Scholle gebunden sind, und für welche es daher eine andere Art, weitere Reisen jenseits der heimathlichen Grenzpfähle zu machen, einfach nicht giebt. So habe ich, immer während der kurzen Urlaubswochen in verschiedenen Jahren nacheinander, England, Skandinavien, Frankreich, Italien, Spanien, die Donauländer bis Konstantinopel und sogar ein Stück Aegypten durchreist und von all' diesen Streifzügen, so eilig sie auch vor sich gingen, herrliche bleibende Eindrücke heimgebracht. Ueber die alte Welt war ich schon um deswillen nicht hinausgekommen, weil zu einer Tour über den Ozean, die nicht lediglich in Hin- und Rückfahrt bestehen soll, der übliche Ferienmonat schlechterdings nicht reicht; der Wunsch aber, auch von Amerika, das schon von Jugend auf mich lebhaft interessirt und mächtig angezogen, ein wenig kennen zu lernen, wurde immer reger, seitdem ich als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirection zu Altona vielfach mit überseeischen Verhältnissen mich auch amtlich zu beschäftigen Anlaß gefunden hatte. Ich suchte daher ausnahmsweise einen sechswöchentlichen Urlaub zu einer Reise nach den Vereinigten Staaten nach, und als mir derselbe ohne Weiterungen freundlichst bewilligt war, stand es alsbald bei mir fest, daß ich denselben, obgleich mir für „drüben“ nur vier Wochen zur Verfügung blieben, örtlich so weit ausnutzen würde, als nur irgend ausführbar. Freunde und Bekannte, denen ich von der Absicht sprach, in

dieser Zeit, wenn thunlich, bis nach San Francisco zu gehen, erklärten dies zwar für thöricht oder gar unmöglich, falls ich nicht ohne Aufenthalt beständig auf der Eisenbahn dahin jagen und somit Städte und Länder nur vom Coupéfenster aus betrachten wollte. Ich habe mich jedoch durch diesen Einspruch nicht beirren lassen, sondern meine Absicht ausgeführt und in weniger als einem Monat nicht blos den nordamerikanischen Continent vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean durchquert, sondern an den bemerkenswerthesten Punkten auf meinem Wege mich hinreichend lange aufgehalten, um Alles, was dort sehenswürdig war, zu schauen, und wenn ich in Nachfolgendem über das, was ich gesehen, einen kurzen Bericht erstatte, so geschieht dies nicht, weil ich unbekannte Gegenden durchforscht oder Außergewöhnliches erlebt habe, sondern weil ich, auf Grund eigener Erfahrung, Zeugniß davon ablegen möchte, welche ungeheuren Entfernungen Jemand, der mit der nöthigen Reisenatur und namentlich der erforderlichen Eisenbahnconstitution versehen ist, in verhältnißmäßig kurzer Zeit zurücklegen, und was er selbst auf solch' einer Blitzfahrt sehen sowie an neuen Anschauungen und Anregungen sammeln kann, wenn er dieselbe wohl vorbereitet antritt, mit möglichst ökonomischer Ausnutzung von Zeit und Kraft reist und namentlich von all' jenen Einrichtungen Gebrauch macht, die das moderne Verkehrswesen dem Reisenden in so reichlichem Maße zur Verfügung stellt.

Einen verhältnißmäßig großen Platz habe ich der Schilderung meiner Seefahrt eingeräumt; indeß ist das

Leben und Treiben an Bord der neuen großen Personen-dampfer so eigenartig, reizvoll und anziehend, daß es sich wohl verlohnt, dabei ein wenig länger zu verweilen, und namentlich den Binnenländer, der noch keine größere Tour zur See gemacht und noch keinen jener schwimmenden Paläste gesehen hat, die heute mit der Geschwindigkeit eines Eisenbahnzuges den Ozean kreuzen, möchte es inter-essiren, Näheres darüber zu hören, worauf der Reiz einer solchen Fahrt beruht, wie es möglich ist, daß man eine Reihe von Tagen, ohne je Langeweile zu empfinden, zwischen Himmel und Wasser verleben kann, woran es liegt, daß das Behagen, die wohlige Stimmung des Reisenden bei nur einigermaßen günstigem Wetter und ein wenig See-festigkeit stetig zunimmt, und wie es kommt, daß man bei der Ankunft im Hafen fast bedauert, schon am Ziele zu sein.





1.

Acht Tage auf der „Normannia".

Nachdem uns der übliche Sonderzug auf der früher Unterelbeschen Bahn in zwei Stunden von Hamburg nach Cuxhaven gebracht hatte, verließen wir dort am 22. Mai, kurz nach 12 Uhr Mittags den Hafen auf der „Normannia", einem prächtigen Schnelldampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft, der gleich mir die

erste Reise über den Ozean antrat. In England erbaut, ist das Fahrzeug bei einer Länge von 500 Fuß, einer Breite von 57,5 und einer Tiefe von 40 Fuß zur Zeit neben dem „Fürst Bismarck“ das größte Schiff der deutschen Handelsmarine, und da dasselbe vermöge seiner Maschinenstärke von 16 300 Pferdekräften bei der Probefahrt es zu der, von deutschen Schiffen bisher noch nicht erreichten Schnelligkeit von mehr als 21 Knoten oder Seemeilen (zu je 1885 m) = 40 km oder 5,5 deutsche Meilen in der Stunde gebracht hat, so durfte es hoffen, auch in dieser Hinsicht selbst neben den berühmtesten englischen Personendampfern, wie dem „Teutonic“ und der „City of Paris“, in Ehren zu bestehen. Dazu kommt, daß vermöge des Doppelschrauben- und -Maschinensystems sowie durch die zahlreichen wasserdichten Quer- und Längswände für die Sicherheit des Schiffes alle Vorkehrungen getroffen sind, welche der Erfindungsgeist und die heutige Technik irgend an die Hand geben, und so begleitet denn die froheste Zuversicht unsere Jungfernreise oder, wie es in der, mit Vorliebe in englischen Ausdrücken sich bewegenden Seemannssprache heißt, unsern „maiden trip“ über den „Atlantic“.

Nachdem die Reisenden sich in ihren Kabinen häuslich eingerichtet haben, die, in der ersten Kajüte wenigstens, durchweg mit Sophas und Teppichen, mit Kleiderschrank, bequemen Toiletteeinrichtungen und elektrischem Licht, kurz mit dem gleichen Komfort ausgestattet sind, wie die Zimmer eines guten Hotels, werden die ersten Stunden auf die vielen Sehenswürdigkeiten verwandt, welche das Schiff

bietet, und die namentlich für den Neuling auf einem derartigen Ozeandampfer im höchsten Grade interessant sind. Zunächst bewundern wir den großen, auf dem Oberdeck belegenen Speisesaal, der 40 Fuß breit und über 70 Fuß lang, mit seinen Möbeln und Säulenbezügen in blaugrünem Sammet, den dazu passenden Vorhängen und Teppichen, seinem schön getäfelten Plafond, seinen künstlerisch ausgeführten Wandgemälden, vor allem aber mit seiner in der Mitte der Decke angebrachten, mit Sculpturen, Glasbildern und anderen Malereien reich geschmückten Oberlichtkuppel einen überraschend prächtigen Eindruck macht. Wahre Schmuckkästchen an Eleganz und Zierlichkeit sind der Damen- und der Musiksalon, und in hohem Grade anmuthend und behaglich das, wie die beiden letzteren auf dem Promenadendeck belegene Rauchzimmer, das mit seiner dunkelen Holztäfelung, in welche an den Wänden hübsche Kachelbilder vorwiegend scherzhaften Inhalts eingelassen sind, seinen Spieltischen und seinen bequemen Ledersophas und -Stühlen uns zu möglichst langem und häufigem Verweilen einladen zu wollen scheint.

Dann kommen die gewaltigen Maschinen an die Reihe, bei deren Besichtigung wir von dem uns führenden Ingenieur erfahren, daß im Ganzen 9 Hauptkessel, in 3 Gruppen von je 3, vorhanden sind, jede Gruppe nebst dazu gehörigem Kohlenlager in einer besonderen wasserdichten Abtheilung untergebracht, jeder Kessel mehr als 17 Fuß in der Länge messend, alle zusammen einen Kohlenvorrath verbrauchend, zu dessen Beförderung mehrere lange Eisenbahnzüge er-

forderlich sein würden, und dieser ganze Apparat von einem Personal von 155 Mann, worunter ein Obermaschinist, 2 Elektriker, 6 Schmierer, 9 Oberheizer, 54 Heizer und 54 Trimmer, bedient. Wir werfen noch einen Blick in die 3 riesigen Küchen, die Schlächterei, die Bäckerei und die Barbierstube und machen schließlich dem freundlichen, alle Zeit dienst- und auskunftsbereiten Zahlmeister einen Besuch, um uns von ihm erzählen zu lassen, daß, neben einer kleinen Compagnie von Köchen, Schlächtern und Bäckern, 70 Stewards zur Besatzung gehören, im Ganzen aber mit den Officieren ein Personal von 255 Mann sich an Bord befindet.

Die Mittagstafel in der ersten Kajüte, an der die Fahrgäste sich an kleinen Tischen zu 8—10 Plätzen niederlassen, zeigt zunächst noch große Lücken, da ein großer Theil der zur Mitfahrt angemeldeten Reisenden erst in England an Bord kommt; dagegen sind die Zwischendeckspassagiere mit 830 Köpfen schon vollzählig beisammen. Sie bestehen aus deutschen Landleuten und Mennoniten sowie jüdischen Auswanderern oder Flüchtlingen aus Rußland mit zahlreichen Frauen und Kindern. Die verschiedenen Elemente vertragen sich anscheinend recht gut mit einander; den wenigsten unter ihnen scheint der Abschied von der alten Welt nahe zu gehen; hier und da allerdings hält sich einer der Auswanderer abseits und schaut resignirt vor sich hin oder wirft so wehmuthsvolle Blicke in die Richtung der bereits vor Stunden am Horizont verschwundenen Küste,

daß man sich unwillkürlich fragt:

„Wie wird's erst in den fernen Wäldern
Euch nach der Heimathberge Grün,
Nach Deutschlands gelben Weizenfeldern,
Nach seinen Rebenhügeln ziehn."

Die große Mehrzahl jedoch ist munter und guter Dinge, und als wir nach Tisch uns auf dem Promenadendeck ergehen, um den prächtigen Abend im Freien zu genießen, kommen wir gerade dazu, wie in dem Stockwerk unter uns einer der russischen Auswanderer, ein Greis im Kaftan, mit schönem, ausdrucksvollem Patriarchenkopf, die Geige spielt, während Alt und Jung um ihn herum sich fröhlich im Tanze tummeln.

Am nächsten Morgen, der bei schönstem Sonnenschein und tiefblauem, wolkenlosem Himmel die See in ihrer ganzen Pracht vor uns erscheinen läßt, nähern wir uns der englischen Küste. Dampfer und Segler aller Art und Größe begegnen uns, die Kreidefelsen von Dover steigen vor uns auf, hoch oben weht die Landesflagge, doch bald entschwindet sie unseren Blicken, denn die „Normannia" dampft unaufhaltsam weiter in der Richtung auf die Insel Wight, an deren lieblichem Ufer wir bald darauf so dicht vorüber fahren, daß wir die einzelnen Ortschaften wie Ryde und das gegenüber belegene Portsmouth, die Thürme von Osborne und gleich darauf Cowes genau erkennen können. Gegen 1 Uhr gehen wir auf der Rhede von Southampton vor Anker; ein mit Passagieren und Reisegepäck voll beladenes Tenderboot legt sich uns an die Seite und, von

der Schiffskapelle mit einem flotten Marsch begrüßt, gehen 50—60 Reisende auf die „Normannia“ über. Mit ihnen kommen die letzten europäischen Postsendungen und ein Stoß englischer Zeitungen an Bord, die schnellen Absatz finden. Das Umladegeschäft wird mit großer Geschwindigkeit erledigt und ist in etwa einer Stunde beendet; die Brücke wird weggezogen, der Tender dampft zurück, wir aber steuern weiter, nunmehr endgültig auf eine Reihe von Tagen von aller Verbindung mit der alten Welt und Allem, was wir daheim zurückgelassen haben, abgeschnitten; ein Bewußtsein, das sich mehr oder weniger schwer und bedrückend einem Jeden, der zum ersten Mal über den Ozean fährt, auf die Seele legt. Die trübselige Stimmung hielt auch den folgenden Tag noch an, zumal sich, infolge der bedenklichen Längs- und Seitensprünge, die das Schiff zu machen begann, auch noch körperliches Unbehagen einstellte.

Als ich am 25. Mai — es war der Pfingstsonntag — gegen 7 Uhr früh beim prächtigsten Sonnenschein unter den Klängen eines Chorals erwachte, den die Kapelle dicht unter meinem Fenster aufführte, wollte ich flink und munter wie immer vom Lager aufspringen, aber es kam anders. Der Boden schwankte mir derart unter den Füßen, daß ich mich sofort wieder hinlegen mußte; bei einem zweiten und dritten Versuch ging es ebenso, und so dauerte es über 2 Stunden, ehe ich, immer nur ruckweise und mit größeren oder kleineren Unterbrechungen, meine Toilette beendet hatte und mich in's Freie begeben konnte, um, kraft der Rücksicht, die Jedem, der seekrank ist oder auch nur zu werden droht,

2*

in freundlichster Weise zu Theil wird, das Frühstück auf Deck einzunehmen. Auf einem der bequemen Dampferstühle, die für eine größere Seereise ganz unentbehrlich sind, lang hingestreckt, fühlte ich mich in der köstlichen Luft bald neu gekräftigt, und auch der Humor stellte sich wieder ein, als ein Diener und eine Amme, die eine der mitreisenden Familien aus Berlin mitgebracht hatte, sich dicht vor mir niederließen, um sich ihr Leid zu klagen und, mitten auf dem atlantischen Ozean, ihr wehmüthiges Bedauern darüber auszusprechen, daß sie an dem schönen Pfingsttage das Frühconcert in der Hasenhaide nicht mitmachen könnten.

Am Nachmittag war jede Schwächeanwandlung überwunden, und mit dem besten Appetit begab ich mich zum Diner, woselbst meine Tischnachbarin, eine ältere, feingebildete Amerikanerin, die meine englischen Sprachübungen mit größter Freundlichkeit und Nachsicht über sich ergehen läßt, mir ihre Freude darüber ausspricht, mich wieder auferstanden zu sehen. Mein anderer Nachbar ist der Kapitän, Herr Hebich, der Kommodore der Packetfahrtflotte, ein prächtiger Herr, der bei all seinem Seebärenthum ein äußerst liebenswürdiger Gesellschafter ist und namentlich voll der unterhaltendsten Schnurren und Anekdoten steckt. Derselbe hat bereits 140 Mal die Rundreise nach Amerika gemacht, ohne daß ihm bisher auch nur der geringste Unfall zugestoßen wäre, und legt jetzt die 281. Tour über den Ozean zurück. Bis wir über die Scillyinseln hinaus waren, bekamen die Reisenden ihn nicht zu sehen, und auch jetzt noch bleibt er, wenn das Wetter sich etwas neblig anläßt, so

lange, bis es sich völlig wieder aufklärt, nöthigenfalls Tag und Nacht hintereinander, auf der Commandobrücke.

An interessanten Passagieren führt das Schiff zunächst den Amerikaner Fairfield Carpenter mit sich, den Erfinder der bekannten, nach ihm benannten Eisenbahnbremse, der, nachdem er einige Millionen mit seiner Erfindung in Deutschland verdient hat, mit seiner hübschen jungen Frau und zwei prächtigen Kindern, die in Berlin geboren sind und nur deutsch sprechen, auf einige Jahre in die Heimath zurückkehrt. Es ist ein wohlunterrichteter, verhältnißmäßig junger Mann von einigen dreißig Jahren, der recht bescheiden auftritt und im besten Deutsch sehr anregend zu plaudern versteht — wenn er nicht gerade, was allerdings meist der Fall, sich seekrank fühlt. Viel selbstbewußter erscheint ein gleichfalls in weiteren Kreisen bekannter Landsmann von ihm, Capitän Zalinski, der Erfinder der Dynamitkanone, während ein im phantastischsten Costüm und mit lang hinunterwallendem Haar herumlaufender, übrigens äußerst harmloser und gutmüthiger General der Heilsarmee, der von einer Mission aus Ostindien zurückkehrt, einen heiteren Gegensatz zu diesen Beiden bildet. Ein aus Holstein stammender Professor vom Polytechnikum in Helsingfors macht mit Frau und Sohn die Reise, um „drüben" eine wirkliche Millionenerbschaft zu erheben. Zwei junge Damen, die eine aus Gotha, die andere aus Schwerin, gehen über den Ozean, um in Amerika mit Landsleuten, mit denen sie bereits seit längerer Zeit verlobt sind, sich zu verheirathen, die eine mit einem Arzt in Chicago, die andere mit einem Pastor in

einer kleinen, noch einige hundert Meilen westlicher am Mississippi belegenen Stadt. Beide sind, in froher Erwartung des ihrer harrenden ehelichen Glücks, beständig in bester, munterster Stimmung und nehmen sich auf das liebenswürdigste einer dritten, allein reisenden Dame an, einer Diakonissin von zarter, vornehmer Erscheinung aus altadliger schlesischer Familie, welche nach Chicago geht, um dort in das deutsche Hospital einzutreten, und die, namentlich in der ersten Zeit, furchtbar unter der Seekrankheit zu leiden hatte.

Nachdem man in den ersten Tagen die Mitreisenden vorsichtig und zurückhaltend sondirt oder von Weitem beobachtet hat, tritt man sich allmählich näher und macht mehr oder weniger intime Bekanntschaft mit einander; es bilden sich Gruppen und Cliquen, es wird geplaudert, geklatscht, der Hof gemacht, es werden Gesellschaftsspiele arrangirt, während ein anderer Theil der Reisenden ebenso eifrig dem Domino, Schach, Skat, Poker oder noch edleren Spielen sich hingibt, kurz es entwickelt sich ein Treiben wie in einem Badeort oder etwa einer der großen Schweizer Pensionen. Am meisten hat mich das ganze Leben an Bord an einen Aufenthalt erinnert, den ich vor mehreren Jahren zwei Wochen lang auf Rigi Kaltbad genommen, und wo die, ähnlich wie hier, international gemischte Gesellschaft an den vielen nebligen Tagen, die wir damals hatten, für die Bewegung im Freien auf die bekannte Terrasse vor dem Hotel, also einen Raum angewiesen war, der eher kleiner wie größer ist, als unser riesiges Schiffsdeck. Auch

dort war man während der Zeit, die man nicht, um die köstliche Luft einzuathmen, draußen verbrachte, vorzugsweise mit Essen und Trinken beschäftigt; nur war hierfür, wie überhaupt für das ganze leibliche Behagen, auch nicht annähernd in der Weise gesorgt, als dies an Bord der großen Ozeandampfer der Fall ist. Verpflegung und Bedienung sind hier so ausgezeichnet, wie nur in irgend einem europäischen oder amerikanischen Hotel allerersten Ranges; die Stewards zeigen durchweg eine rühmenswerthe Aufmerksamkeit, Willigkeit und Schnelligkeit in der Bedienung, und die Speisen sind so vorzüglich zubereitet, so mannigfach in der Auswahl und zugleich so massenhaft, daß man bei dem regen Appetit, den die Seeluft und der beständige Aufenthalt im Freien entwickelt, unglaubliche Mengen von festem und flüssigem Stoff vertilgt.

Gegen 8 Uhr Morgens ertönt das Signal zum ersten Frühstück, zu welchem neben Kaffee, Thee und Cacao bereits eine Fülle von kalten und warmen Gerichten, wie Eier in jeder möglichen Zubereitung, Schinken, Beefsteaks, Fische, Butter und Käse, Marmeladen, Apfelsinen, kurz eine Speisekarte zur Verfügung steht, die auf dem festen Lande für ein kräftiges Mittagsmahl mehr als ausreichend wäre. Dann macht man seinen Morgenspaziergang, und da man auf dem Promenadendeck der „Normannia“ einen Weg von 350 Schritt zurückzulegen hat, ehe man bei seinem Ausgangspunkte wieder angelangt ist, so stellt die fünf- bis sechsmalige Rundtour, die der gewissenhafte Reisende allmorgendlich absolvirt, schon eine ganz hübsche

körperliche Bewegung dar. Bei diesen Promenaden begrüßt man die Bekannten, erkundigt sich gegenseitig nach dem Wohlbefinden, verweilt bei dieser oder jener Gruppe und läßt sich endlich auf einer der zahlreich vorhandenen Bänke oder sonstigen Sitzgelegenheiten nieder, um der Schiffskapelle zuzuhören, die zwischen 10 und 11 Uhr ihre flotten Weisen ertönen läßt, während für das Publikum Bouillon, belegte Brödchen und Apfelsinen herumgereicht werden. Auf diese Weise genügend vorbereitet und mit der nöthigen Unterlage versehen, begibt man sich um 12 Uhr zum Lunch, das aus drei warmen Gängen und einer reichen Auswahl kalter Speisen, wie Hummern, Sardinen, Caviar, Geflügel, Salaten, Käse und Südfrüchten, besteht. Dann wird im Rauchzimmer oder auf Deck ein Täßchen Kaffee eingenommen, und nachdem auch dies erledigt ist, sucht man sich ein ruhiges Plätzchen, um bequem hingelagert, vom Seewind umfächelt und von den Wogen umrauscht, allmählich in den wohlverdienten Nachmittagsschlaf hinüberzugleiten.

Nach 4 Uhr begiebt man sich in seine Kabine, um ein wenig Toilette zu machen, und um 5 Uhr beginnt das Diner, welches durchgängig ein Menu aufweist, mit dem selbst das vornehmste Pariser Restaurant alle Ehre einlegen würde. Wenn die See nur einigermaßen ruhig ist, sind alle Tische voll besetzt; überall herrscht fröhliches Leben und muntere Unterhaltung, die Champagnerpfropfen knallen, die Musik weiß durch ihr aus Strauß'schen Walzern, bekannten Opern- und Operettenmelodien, sowie deutschen, englischen und amerikanischen Nationalliedern reichhaltig

zusammengesetztes Programm die Stimmung noch mehr zu erhöhen, und wenn beim Dunkelwerden plötzlich das elektrische Licht erstrahlt, ertönt jeden Tag von Neuem ein lautes allgemeines Ah! der Bewunderung über den reizvollen Anblick, den der prächtige Raum und die animirte, vielköpfige und buntgemischte Gesellschaft gewährt, und der es einen völlig vergessen läßt, daß man sich nur auf schwankem Schiffsgrunde befindet. Meist wird erst gegen 7 Uhr die Tafel aufgehoben, und 1 bis 1½ Stunde später läßt man sich bereits wieder zum Thee nieder. In der Zwischenzeit versammelt sich regelmäßig ein größerer Kreis im Musiksalon, wo Sänger und Klaviervirtuosen beiderlei Geschlechts sich hören lassen, und nach 9 Uhr findet der größte Theil der Herren sich nach und nach im Rauchsalon ein, um bei einem Glase Bier und einer Partie Skat den Tag zu beenden, nicht ohne jedoch vorher noch den Caviar-, Lachs- und anderen Brötchen tüchtig zuzusprechen, die gegen 10 Uhr, und zwar wiederum in ungemessenen Quantitäten, dort auf den Tisch gesetzt werden. Um 11½ Uhr erlöscht auch im Rauchzimmer das elektrische Licht, und wer sich nicht schon früher zurückgezogen hat, sucht nunmehr sein Lager auf, um von dem schweren Tagewerk bis zum nächsten Morgen auszuruhen.

So verging uns bei fast immer schönem Wetter und ungetrübter Stimmung mehr als die Hälfte der Reise, das prächtige Schiff nahm seinen Weg so stolz und ruhig durch die Wogen, der Kapitän flößte durch sein ganzes Wesen und Auftreten uns ein solches Vertrauen ein, daß

wir auch vor den „kritischen Tagen", die uns gegen den Schluß bevorstanden, und denen selbst alte Amerikafahrer mit einer gewissen Bangigkeit entgegensehen, keine Besorgniß empfanden. Wir nähern uns den berüchtigten Bänken von Neu-Fundland, an denen der kalte Polar- und der warme Golfstrom zusammentreffen, und wo infolge dessen fast das ganze Jahr hindurch ein so dichter Nebel herrscht, daß die Schifffahrt dort für die großen Transportdampfer eine der schwierigsten und gefährlichsten auf dem ganzen Ozean ist. Im Winter toben heftige Stürme, im Frühjahr aber, namentlich von Mitte April bis Anfang Juni, wird die Gefahr noch größer durch die gewaltigen Eisblöcke und -Berge, die sich um diese Zeit im Eismeere und von der grönländischen Küste loslösen und mit dem Polarstrom nach Süden getrieben werden, um in den warmen Gewässern des Golfstroms nach und nach sich aufzulösen. Auch uns sollte eine Begegnung mit diesen schwimmenden Klippen nicht erspart bleiben. Die Küste Neu-Fundlands selbst bekamen wir nicht zu sehen, da das Schiff in achtungsvoller, meilenweiter Entfernung davon blieb; daß wir aber in eine nördliche Region gerathen waren, merkten wir an der empfindlichen Kälte, die uns entgegenwehte, als wir am Morgen des sechsten Tages auf Deck kamen. Wir hatten ausnahmsweise klares Wetter, und nicht lange dauerte es, als plötzlich der Ruf ertönte: „an iceberg"! In Plaids und Decken gehüllt und mit Operngläsern bewaffnet, stürzte Alles herbei und faßte auf Stühlen, Bänken, Ankerwinden und sonstigen erhöhten

Plätzen Posto, um das eigenartige, für die meisten unter uns ganz neue Schauspiel zu genießen. Grünlich weiß im Sonnenlichte schimmernd, zog das Ungethüm an uns vorüber; nicht lange dauerte es, so erschienen zwei andere Colosse, dicht neben einander schwimmend, einem sich an den Händen haltenden Riesen-Brüderpaar vergleichbar, am Horizont, um sich uns langsam zu nähern, und so ging es in theils kürzeren, theils längeren Zwischenräumen fort, bis wir gegen zwanzig Eisberge in den verschiedenartigsten Formationen, theils steil und senkrecht ins Meer abfallend, theils langsam sich abdachend, theils terrassenförmig aufgebaut oder auch mit Thälern, Hügeln und hohen Gipfeln versehen, hatten vorbeipassiren sehen, einzelne darunter, deren Höhe auf mehr als 200 Fuß geschätzt wurde.

Am Nachmittag kamen wir in dicken Nebel hinein, die Kälte wurde immer unangenehmer, und bereitwilliger als je folgten wir dem Signal zum Diner, um in dem heute doppelt behaglichen Speisesaal äußerlich und innerlich uns wieder zu erwärmen, während der Kapitän mit Rücksicht auf die, immerhin die größte Vorsicht erfordernde Situation auf seiner Brücke blieb. Die Kapelle spielte, wie immer, lustig ihr Programm herunter und ließ gerade eine bekannte, von Jedermann mitgesummte Melodie aus dem „armen Jonathan" hören, als einzelne der Tischgäste einen schwachen, von den meisten überhaupt nicht verspürten Stoß zu fühlen glaubten und zugleich den Eindruck hatten, als ob die Maschine stoppte. Ich selbst hatte nichts gemerkt; als jedoch mein Nachbar aufstand, um an

das Kajütenfenster zu treten und hinauszuschauen, folgte ich ihm und wurde nun von ihm auf einen Eisberg aufmerksam gemacht, der bereits in weiter Ferne sich befand und im Begriff schien, am Horizonte zu verschwinden. Wir setzten uns wieder, und keiner der Anwesenden legte dem Vorgange, der in wenig mehr als einer Minute sich abgespielt hatte, ein weiteres Gewicht bei. Niemand hielt es der Mühe werth, auch nur hinaufzugehen, um Näheres zu erfahren, und so wurde die Mahlzeit in bester, sorglosester Stimmung, wie immer, fortgesetzt und beendet. Als wir jedoch nach Tisch auf Deck kamen, um unsere gewöhnliche Promenade zu machen, bot sich uns am anderen Ende des Schiffes ein Bild der Verwüstung und Zerstörung. Am Zwischendeck, und zwar an der Stelle, wo die Auswanderer sich gewöhnlich dicht gedrängt im Freien aufzuhalten pflegten, war ein tüchtiges Stück der massiven eisernen Schanzverkleidung hinweggerissen, die daneben belegene Krankenkajüte und zwei Kabinen waren eingedrückt, und einzelne große Klumpen Eis lagen mit Trümmern der Brüstung, zersplitterten Nägeln, Bolzen, Schrauben und anderen, wie dünnes Holz mitten durchgebrochenen Stücken dicksten Eisens untermischt, noch auf dem unteren Deck umher. Wir erfuhren nun, daß wir mit knapper Noth einer furchtbaren Gefahr entgangen, und daß, während wir uns bei Musik und heiterer Unterhaltung den Freuden der Tafel hingegeben hatten, Untergang und Tod dicht an uns vorbeigeschritten waren. Zwischen 5 und 6 Uhr, als der Nebel sich einen Augenblick lichtete, sahen der Kapitän

und der mit ihm auf der Brücke befindliche wachthabende Officier plötzlich einen riesigen, mit der Spitze weit über die hohen Schornsteine hinausragenden Eisberg so dicht vor dem Schiffe auftauchen, daß ein Zusammenstoß, der von den schlimmsten Folgen begleitet sein mußte, fast unvermeidlich schien. Dank jedoch der Geistesgegenwart unseres braven Kommodore sowie der unvergleichlichen Präcision der Maschinen gelang es noch im letzten Augenblick, das gewaltige Fahrzeug so schnell und elegant um seine halbe Länge herumzuwerfen, daß es eben nur noch an einer Ecke von dem Eisberge gestreift wurde, im Uebrigen aber, ehe zwei Minuten vergangen waren, sich bereits wieder in Sicherheit befand.

Abgesehen von der im Ganzen nicht erheblichen Havarie am Zwischendeck waren bei der Carambolage weitere Schäden nicht entstanden, und namentlich Menschen nicht verletzt worden; die Auswanderer befanden sich in dem verhängnißvollen Augenblick fast sämmtlich in den inneren Räumen; einige Kinder zwar, die im Freien spielten, wurden unter dem Eise, das sich losgelöst hatte und auf das Verdeck gestürzt war, begraben, krochen jedoch gleich darauf höchst vergnügt und, ohne irgend welchen Schaden genommen zu haben, wieder darunter hervor.

Der Rest der Reise verlief ohne weitere Fährnisse. Die vorletzte Nacht an Bord war allerdings noch recht ungemüthlich; denn gegen 12 Uhr begann das Schiff in einer Weise zu rollen, daß ich im Bett von einer Seite zur anderen nicht mehr, was schon früher öfter geschehen

war, gekugelt, sondern richtig geworfen wurde, und ein Einschlafen schon physisch einfach unmöglich war. Das Aufstehen am nächsten Morgen war ein Kunststück, und als ich endlich nach vieler Mühe und nachdem ich verschiedentlich höchst unsanfte Fühlung mit dem Bette über mir genommen hatte, aus meiner Lagerstatt heraus und auf die Beine gekommen war, mußte ich meine sieben Sachen von den Strümpfen und Schuhen an bis zu Kamm und Bürste unter allen Möbeln zusammensuchen. Auf Deck sind die Triumphstühle an Wände und Masten angebunden, und nachdem ich auf einem derselben zwei Stunden fest gelegen oder vielmehr mich angeklammert habe, bedarf ich all meiner gymnastischen Gewandtheit, um zum Lunch an den Eingang zur Treppe und diese hinunter zum Speisesaal zu gelangen. Um die Tische sind große Holzumfassungen gespannt und innerhalb dieser wieder kleinere runde Rahmen angebracht, in welche das Geschirr hineingestellt wird, um nicht hinunter zu fallen, und es ist zu bewundern, mit welcher Geschicklichkeit bei den furchtbaren Schwankungen die Stewards ihres Amtes walten, und wie sie mit den vollen Schüsseln zu balanciren verstehen, ohne etwas zu verschütten.

Im Laufe des Nachmittags beruhigt sich die See, und zum Diner, dem letzten an Bord, ist Jedermann in frohester Stimmung. An allen Tischen werden Extraflaschen geleert; ein Amerikaner bringt in gewandter Rede auf den Kapitän ein Hoch aus, in welches die ganze Gesellschaft aus vollstem Herzen einstimmt. Es wird für die Musik

gesammelt, die zum letzten Male nach einem besonders ausgewählten Programm concertirt und zum Schluß hinter einander „Heil Dir im Siegerkranz“ und „the star spangled banner“ aufspielt — beides mit Begeisterung aufgenommen und von den Tischgästen mitgesungen —, kurz Alles ist unter dem Eindruck des bevorstehenden Endes der Reise ungewöhnlich erregt. Nach Tisch circulirt im Rauchzimmer eine Dankesadresse an unseren wackeren Kommodore, und gegen 8½ Abends erscheint unter großer Aufregung der Reisenden am Horizont das Lootsenboot, über dessen Nummer alsbald die heftigsten Wetten eingegangen werden. Eine Viertelstunde später kommt der Lootse in einem kleinen, für das unbewaffnete Auge zuerst kaum wahrnehmbaren Nachen an die „Normannia“ herangefahren, und 10 Minuten vor 9 Uhr Abends, also nicht viel mehr als 6 Tage nach unserer Abfahrt von Southampton, ist er mit einem Packet der neuesten amerikanischen Zeitungen an Bord.





East-River-Brücke.

2.

Einfahrt in Newyork und erster Tag in der Empire City.

Am nächsten Morgen, den 30. Mai, sind die Reisenden ungewöhnlich früh auf den Beinen; in aller Hast wird das Frühstück eingenommen, und ich eile auf Deck, um, sobald ich hinaustrete, aufs freudigste überrascht zu sein durch den überaus lieblichen, nach so langer Seefahrt doppelt reizvollen Anblick, der sich mir bietet. Sandy Hook, dessen

Leuchtthurm den von Europa kommenden Reisenden als erstes, weithin sichtbares Wahrzeichen vom amerikanischen Boden entgegengeschaut, ist bereits passirt; wir befinden uns in der äußeren Bay von Newyork, und bei schönstem Sonnenschein, wenn auch durch einen dünnen Dunstschleier leicht verhüllt, liegen die grünen, reich bewaldeten, hart am Meer mit ausgedehnten Ortschaften, Riesenhotels und prächtigen Landhäusern dicht besetzten Ufer von Staten Island zur Linken und Long Island zur Rechten vor uns. Durch die „Narrows", die Enge, bei welcher die beiden Küsten bis auf die Breite einer Meile sich einander nähern, gewissermaßen die vom Ozean in die Neue Welt führende Eingangspforte, gelangen wir in die innere Bay, und das prächtigste Hafen- und Städtebild breitet sich vor uns aus. Auf dem Wasser wimmelt es von zahllosen Dampf- und Segelschiffen jeder Form und Größe, unter denen namentlich die Ferryboote, die den Verkehr zwischen Newyork und den verschiedenen Vororten vermittelnden riesigen Dampffähren durch ihre hoch über Deck arbeitenden Balanciers auffallen. Das Häusermeer von Brooklyn und Newyork zur Rechten tritt deutlicher hervor, und schon von weitem erregt ihr mächtiges Bindeglied, die in kühnem Schwung den Meeresarm des East River überspannende Hängebrücke, unser Staunen. Wir steuern an der stark befestigten Governor-Insel vorbei, die nur durch eine schmale Wasserstraße, den Buttermilk-Channel, von Brooklyn getrennt ist, und vor uns erhebt sich plötzlich auf einem anderen kleinen Eiland, der Bedloe-Insel, die von Frankreich den Vereinigten

Staaten zu ihrem hundertsten Geburtstage gewidmete, jedoch erst im Jahre 1886 ganz fertiggestellte Colossalstatue Bartholdi's „the liberty englightening the world.“ Mit strahlenumkränztem Haupte stolz aufgerichtet, in der hoch erhobenen Rechten eine Fackel tragend, von der sie des Nachts aus einer Höhe von 93 m über dem Meeresspiegel elektrisches Licht meilenweit über Land und Meer entsendet, macht dies größte Bildwerk der Welt auf seinem gewaltigen granitnen Unterbau einen mächtigen Eindruck auf den Fremden, dem die Freiheitsgöttin Namens der großen transatlantischen Republik bei der Ankunft in Newyork das erste Willkommen, bei der Abfahrt den letzten Scheidegruß entbietet.

Hinter Ellis Island, einem weiteren Inselchen, tauchen nunmehr die Häuser von Jersey City auf, während rechts die äußerste Spitze von Newyork mit der Battery und Castle Garden vor uns liegt, wo Jahrzehnte lang Tausende und Abertausende von europäischen Einwanderern zuerst den Boden der neuen Welt betreten haben. Jetzt fahren wir in den Hudson ein, dessen beide Ufer von einem Wald von Masten eingefaßt sind, und dessen weite Fläche in fast noch größerem Maaße wie die hinter uns liegende Bay von einem schier unentwirrbaren Gewühl von Fahrzeugen aller Art, vom großen transatlantischen Dampfer und dem riesigen amerikanischen Etagenschiff bis zur schmucken Yacht und dem flotten Ruderboot, belebt ist. An mächtigen Kornspeichern und ausgedehnten Docks und Piers vorbeipassirend, werfen wir einen Blick in die endlosen geradlinigen Straßen von

Newyork, das mit seinen kolossalen, in den Himmel ragenden Geschäftshäusern, seinen imposanten öffentlichen Gebäuden, seinen Privatpalästen, seinen unzähligen Kirchen, Thürmen und Kuppeln einen überwältigenden Eindruck macht, und steuern endlich langsam auf den in Hoboken belegenen Landungsplatz der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrtgesellschaft zu.

Auf dem Schiff hat sich inzwischen Alles in bessere, möglichst sonntägliche Kleidung geworfen; namentlich die Amerikaner, die unterwegs die wildesten Reisemützen, Kappen, Kapuzen und sonstigen Kopfbedeckungen zur Schau getragen, treten fast durchweg im hohen, blank gebügelten Cylinder auf, die Damen haben ihre Plaids und Regenmäntel mit eleganten Sommertoiletten vertauscht, und selbst die vielen Kinder sind festlich herausgeputzt. Unterdeß sind auch die Zollbeamten an Bord gekommen und lassen im Salon von jedem Passagier, nachdem derselbe sich auf Grund der Schiffsliste legitimirt hat, eine eidesstattliche Erklärung über Anzahl und etwaige Zollpflichtigkeit der Gepäckstücke abgeben und unterschriftlich vollziehen. Mich fragt der betreffende Beamte, eine stattliche Erscheinung, der man unschwer den früheren Officier ansieht, nachdem ich ihm meinen Namen genannt, alsbald deutsch: „Sie stammen wohl aus Berlin?“ und als ich: „Ja wohl“, geantwortet, erwidert er sichtlich erfreut: „Ich auch“ und, da er mich nun ganz besonders schnell und freundlich abfertigt, bin ich begreiflicher Weise von meiner ersten Berührung mit der amerikanischen Verwaltung sehr befriedigt. Es vergeht

3*

noch eine geraume Zeit, ehe das Schiff so dicht und fest am Pier liegt, daß die Brücke herabgelassen werden kann; endlich ist auch dieser Augenblick gekommen, und bald nach 10 Uhr Vormittags betrete ich den amerikanischen Boden. Die Gepäckrevision in dem riesigen Zollschuppen, woselbst jeder Reisende auf Grund des ihm bereits auf dem Schiff eingehändigten, mit einer Nummer versehenen Checks einen besonderen Abfertigungsbeamten zugewiesen erhält, ist bei dem unglaublichen Gewühl von Kisten und Kasten, Koffern und Taschen, das es zu entwirren gilt, verhältnißmäßig schnell erledigt, und nach kaum 20 Minuten sitzen ein liebenswürdiger Hamburger, den ich auf dem Schiffe kennen gelernt, und ich mit unserem Gepäck in der Droschke, in der wir zunächst auf das Ferryboot rollen, das unser Gefährt zugleich mit einem Dutzend anderer Wagen über den Hudson schafft, und nach einer kaum halbstündigen Fahrt, wofür wir das nach deutschen Begriffen recht anständige Sümmchen von 4 Dollar = 17 Mark zu erlegen haben, befinden wir uns vor unserm Quartier, dem an der Ecke der 26. Straße und der „Fifth Avenue" dicht am Broadway und dem Madison Square höchst bequem belegenen Hôtel Brunswick, das uns als eines der besten in Newyork empfohlen war, und woselbst wir für einen verhältnißmäßig nicht zu hohen Preis ein behagliches Unterkommen finden. Von meinem Fenster blicke ich auf den Broadway; an dem Hause schräg mir gegenüber leuchtet in großen goldenen Buchstaben das Wort Delmonico, d. h. der Name des Restaurateurs, den alle Amerikaner als den ersten der Welt

bezeichnen, und dicht daneben befindet sich das Atelier des gleichfalls weltbekannten, allerdings ebenso wie sein berühmter Nachbar nur für die oberen Zehntausend zugänglichen Kleiderkünstlers Redfern.

Eine Stunde später, nachdem wir in einem der reichlich vorhandenen und jedem Hôtelgast unentgeltlich zur Verfügung stehenden Badezimmer einen neuen Menschen angezogen, befinden wir uns in dem, im Erdgeschoß nach dem freundlichen Madison Square hinaus belegenen, zugleich luftig und elegant gehaltenen, in der ganzen Ausstattung, Einrichtung und Bedienung durchaus an ein Pariser Boulevardcafé erinnernden Restaurant und nehmen in animirtester Stimmung unsere erste Mahlzeit auf festem Lande ein. Nach Tisch unternehmen wir auf der Elevated Railroad, der Hochbahn, eine Fahrt durch, zum großen Theil nicht sehr schöne Straßen bis zur Post, geben Briefe und Depeschen auf und machen eine kurze Promenade zu Fuß, wobei uns auf der Straße, kaum 4 Stunden nach unserer Ankunft, verschiedene Zeitungen angeboten oder vielmehr aufoctroyirt werden, die mit den sensationellsten Ueberschriften („The new Normannias 1300 souls at close grips with death", „her wonderful steering power" u. s. w.) den beinahe erfolgten Untergang der „Normannia", ihre „wunderbare Rettung und Ankunft in Newyork" sowie die Namen der „most distinguished passengers", worunter auch die unsrigen, melden.

Es ist Feiertag, der in den Vereinigten Staaten überall hochgehaltene und feierlich begangene „Decoration-Day",

d. h. der Tag, an welchem die Gräber der Unionskämpfer, namentlich der im Secessionskriege Gefallenen, bekränzt werden. In Folge dessen herrscht nicht das gewöhnliche geschäftliche Gewühl, sondern ein festtägliches Treiben auf den Straßen, und Alles eilt, um vor die Stadt in's Freie zu gelangen.

Auch uns zieht das prächtige Sommerwetter hinaus, wir nehmen einen Wagen und fahren durch die von Reitern und eleganten Equipagen belebte Fifth Avenue, die vornehmste Straße Newyork's, an den Marmorpalästen der Gould, van der Bilt und anderer Millionäre, an kleineren, zierlichen, im Großen und Ganzen jedoch höchst einförmig in demselben Stil aus braunem Sandstein gebauten, durchweg mit der gleichen Freitreppe und dem gleichen Gitter versehenen Privathäusern und einer ganzen Reihe stattlicher Kirchen vorbei, unter denen namentlich die prächtige, in gothischem Stil aus weißem Marmor aufgeführte Kathedrale von St. Patrick uns auffällt, nach dem Centralpark, dem Bois de Boulogne oder Hydepark Newyork's.

Auf einer Fläche, die vor 30 Jahren nichts war als eine, theils mit Sumpf und Morast, theils mit felsigem Geröll bedeckte Wüstenei, ist hier durch die Kunst des Ingenieurs, des Architekten und des Landschaftsgärtners ein Park geschaffen, der an Großartigkeit der Ausdehnung wie an Vielseitigkeit und geschmackvoller Gestaltung seiner Anlagen in der ganzen Welt seines Gleichen sucht. Die Hauptpromenade ist die von prächtigen Ulmen überschattete, an beiden Seiten mit Büsten, Statuen und anderen Bildwerken

geschmückte Mall, welche sich in einer Breite von 60 Fuß und einer Länge von nahezu einer halben Meile vom südlichen Eingange bis zu einer in der Mitte des Parks an einem lieblichen See belegenen Terrasse erstreckt. Hier bewegte sich in endlosen Reihen ein Gewühl von Wagen und Reitern auf und ab, unter denen mindestens so viel Reichthum, Eleganz und echt weltstädtischer Chic vertreten war, wie solcher in der Avenue des Acacias oder in Rotten Row zu finden ist. Musikcapellen, die im Sommer an zwei Nachmittagen concertiren, weite Wiesen und ausgedehnte Spielplätze, zahlreiche Fontainen und Wasserfälle, mit Ziegen bespannte Wägelchen für die Kinder, eine Menagerie, ein wissenschaftliches und ein kunsthistorisches Museum, sechs kleine und größere Seen und Teiche mit Wasservögeln und Wasserpflanzen, lauschige Fußpfade und Laubengänge, sowie endlich Sitzplätze, die für 10000 Personen ausreichen und zum großen Theil unter schattigen Bäumen angebracht sind: all' dies macht den Park zu einem Erholungsaufenthalt großartigster wie anregendster Art und zu einem wahren Segen für die, bei dem hastigen, aufreibenden Leben Newyork's der Auffrischung in freier, gesunder Luft doppelt bedürftige Bevölkerung der Riesenstadt.

Unvergleichlich schön ist auch der an der steilen Böschung des Hudson sich entlang ziehende Riversidepark, ein Boulevard, von dessen breiten Fahr- und Fußwegen man auf der einen Seite eine prächtige Aussicht auf den tief unten dahinfließenden, von Schiffen belebten Strom und das gegenüberliegende Ufer genießt, während man auf

der anderen Seite in die parallel laufende Riverside Avenue blickt, in der die reizendsten Villen inmitten schöner Gärten belegen sind. Dort, dicht an der Promenade, befindet sich auf einem kleinen, von hohen Eichen überschatteten Hügel das einstweilen bis zur Herstellung eines würdigen Staatsdenkmals für General Grant erbaute kleine Grabgewölbe, in dessen nur durch ein Gitter verschlossenem Inneren der Sarg des früheren Präsidenten steht. Derselbe war am heutigen Gedenktage mit Blumen und Kränzen, die hauptsächlich von seinen ehemaligen Mitkämpfern herrührten, vollständig überschüttet. Unter den Widmungsworten und -Sprüchen der Spender fiel uns namentlich die auf einer riesigen Atlasschleife in großen goldenen Lettern angebrachte Inschrift auf: „In his simplicity sublime“. Die einfache, durch so viele Zeichen der Anhänglichkeit und Verehrung gewissermaßen zum Nationalheiligthum geweihte Grabstelle, inmitten einer durch Natur und Kunst verschwenderisch ausgestatteten Umgebung, erinnerte mich lebhaft an das einige Monate vorher von mir besuchte Grab Gambetta's auf dem Kirchhofe zu Nizza, welches, abgesehen von den jeder Zeit darüber ausgestreuten Blumen und Kränzen, gleichfalls jedes äußeren Schmuckes entbehrt, aber ebenso wie das von Grant auf einem herrlichen Fleck Erde, und zwar im Angesicht des tiefblauen Mittelmeeres, belegen ist.

Von unserer Spazierfahrt in hohem Grade befriedigt und angeregt, machten wir uns nach kurzer Rast im Hôtel auf's Neue an die Arbeit, um nach dem Casino, einem am Broadway zwischen der 38. und 39. Straße belegenen, im

maurischen Stil gebauten Operettentheater, zu fahren. Wir sahen die alt- und wohlbekannte Großherzogin von Gerolstein in einer märchenhaft schönen Ausstattung, aber einer entsetzlich burlesken, auf uns geradezu abstoßend wirkenden Aufführung. Die meisten Mitspielenden waren vollständige Carricaturen, nur die Darstellerin der Titelrolle, Mrs. Lillian Russel, eine der schönsten Erscheinungen, die ich überhaupt je auf der Bühne gesehen, hob sich durch ihr maßvolles Spiel vortheilhaft von den anderen Mitwirkenden ab. Nach Beendigung der Vorstellung concertirte im Freien, und zwar auf dem Dach des fünf Stock hohen Theaters, bei feenhafter Beleuchtung eine ungarische Capelle, der wir bei einem Glase Sherry Cobler bis gegen Mitternacht zuhörten, um dann noch der berühmten „Bar" im Hoffman House, einem der ersten Newyorker Hôtels, einen kurzen Besuch abzustatten.

Diese Bars oder Trinkstuben, in denen jene bekannten, mit Eis abgekühlten, aus allen möglichen Ingredienzien, namentlich Pomeranzen, Pfirsich, Sherry, Sect und Gin, zusammengesetzten Getränke verabreicht werden, die sich zum Theil auch schon bei uns eingebürgert haben, sind eine specifisch amerikanische Einrichtung. Den unvermeidlichen Cylinder auf dem Kopf, schlürft man, am Schenktisch stehend, hinter dem der barman die verschiedenen Limonaden mit außerordentlicher Eleganz und blitzartiger Geschwindigkeit präparirt, oder an einem der vielen kleinen Marmortische sitzend seinen Cobler und hat das Recht, dabei unentgeltlich, so viel man will, von den allerdings

steinharten Cakes, sowie von dem Chester und anderem Käse zu naschen, der überall herumsteht. Die Bar im Hoffman House ist vermöge ihrer ganz besonders prächtigen Ausstattung eine Sehenswürdigkeit, die jeder Fremde aufsuchen muß. In der hohen, luftigen Halle findet sich in allerdings etwas überhäufter, marktschreierischer Art eine geradezu staunenswerthe Fülle von Ausstattungsstücken, orientalischen Seltenheiten, lebensgroßen Statuen, Büsten und zum Theil künstlerisch hervorragenden Bildern vereinigt. Bei jedem Gegenstande wird einem, wie dies überhaupt in Amerika sehr üblich, der Anschaffungspreis mitgetheilt, und wenn man die einzelnen Zahlen, unter denen der Betrag für ein auf der Pariser Ausstellung erworbenes großes Gemälde von Bougereau die Hauptrolle spielt, zusammenzählt, kommt ein Vermögen heraus, das man in Europa für einen derartigen Zweck wohl kaum aufwenden würde. Indeß scheint dies Capital, nach dem den ganzen Tag über und bis in die späte Nacht hinein stets regen Verkehr zu urtheilen, sich vollauf zu verzinsen, und auf alle Fälle ist die Trinkstube, nicht nur ihrer Ausstattung halber, sondern auch wegen des zahlreichen, aus den verschiedensten Elementen zusammengesetzten Publikums, das dort jeder Zeit anzutreffen, ein so interessanter Aufenthalt, daß wir unseren ersten Tag auf amerikanischem Boden nicht würdiger wie dort beschließen konnten, und als wir uns endlich nach ein Uhr Morgens zur Ruhe begaben, durften wir mit einem Gefühl berechtigter Genugthuung auf das an diesem Tage Geleistete und Erlebte zurückblicken.



Im Centralpark.

3.

Orientirungstour, Straßenleben, Besuche bei Karl Schurz und Henry Villard, Fahrt auf dem Hudson, East River Bridge, Fährboote und Hochbahnen.

Als ich am nächsten Morgen zum Ausgehen bereit war, mußte ich zum ersten Male die, keinem Fremden in Amerika ersparte Erfahrung machen, daß selbst in dem

vornehmsten, bestgehaltenen Hotel, wo sonst für Alles gesorgt sein mag, Eines durchweg fehlt: die Bedienung. „Hat man jemals in Amerika einen Kellner gesehen, der auf das Klingelzeichen erscheint?" fragt Freiherr von Hübner in seinem „Spaziergang um die Welt", und mit der großen Mehrzahl aller Derjenigen, die in Amerika gereist sind, kann auch ich diese Frage nach bestem Wissen und Gewissen nur verneinen. Die Quartiere sind mit allem Komfort der Neuzeit, namentlich aber mit allen jenen Einrichtungen, wie Gas, Wasserleitung, Badeanlagen u. dergl., deren man sich allein und ohne fremde Hilfe bedienen kann, ausgestattet, und so beschränkt die weitere Fürsorge des Wirthes sich darauf, daß der Gast bei Tisch bedient, und daß sein Zimmer in Ordnung gehalten wird; im Uebrigen wird von ihm erwartet, daß er, eben vermöge jener überall vorhandenen, ohne jede Controle ihm zu Gebote stehenden mechanischen Vorkehrungen, sich selbst behilft; denn man nimmt an, daß ein Jeder selbst den Gashahn zu handhaben, kaltes und warmes Wasser abzulassen, sowie seine Kleider abzubürsten versteht: ein System, bei dem allerdings viel Arbeit und Menschenkraft erspart wird, das außerdem den großen Vorzug für sich hat, den Reisenden vom Hotelpersonal so gut wie völlig unabhängig zu machen, und das man daher sehr bald, eben um dieses Vorzugs willen, als etwas Unangenehmes überhaupt nicht mehr empfindet. Nur daran, daß man auch mit ungeputzten Stiefeln seine Wohnung verlassen muß, kann man sich nur schwer gewöhnen. Zwar findet sich im Keller oder Erdgeschoß jedes größeren Hotels

ein heller, luftiger Raum, der mit marmornen Waschtischen, mit Seife, Kämmen, Bürsten und allem sonstigen, zur Reinigung des äußeren Menschen erforderlichen Geräthschaften reichlich ausgestattet, und in welchem fast dauernd ein Neger anwesend ist, der uns für den Betrag von 10 Cts. = 40 ₰ Schuhzeug und Kleider auf dem Leibe reinigt. Als ich jedoch am ersten Morgen hinunter kam, glänzte der schwarze Menschenbruder durch Abwesenheit; und da ich es eilig hatte, blieb mir nichts weiter übrig, als das Putzzeug zur Hand zu nehmen und meine Stiefel, so gut es eben ging, selbst damit zu bearbeiten: eine für einen Königlich Preußischen Rath — wenn auch vierter Klasse — immerhin etwas ungewohnte und bei einiger Beleibtheit, namentlich an einem heißen Tage, auch recht anstrengende Thätigkeit. Schließlich wurde ich indeß auch hiermit fertig, und nachdem ich das, auf diese Weise wohlverdiente Frühstück eingenommen, begab ich mich allein auf meine erste, eigentliche Orientirungstour, die an der Hand eines guten Planes um so glatter von Statten ging, als es bei der ganzen Anlage der Stadt überhaupt nicht schwer ist, sich zurecht zu finden.

Das alte, eigentliche Newyork liegt auf der Insel Manhattan, welche im Jahre 1609 zum ersten Male von Europäern unter Anführung des von der Holländisch-Ostindischen Compagnie auf Entdeckungsreisen ausgesandten Hendrik Hudson betreten, 1613 mit der ersten holländischen Niederlassung unter dem Namen „Neu-Amsterdam" besiedelt und bald darauf den Indianern für 60 holländische Gulden

abgekauft, 50 Jahre später aber (1664) Namens des Herzogs von York, des Bruders Karl's II., von den Engländern in Besitz genommen wurde. Die Insel ist im Süden von der Bay von Newyork, im Westen vom Hudson und im Osten von dem, East River benannten Meeresarm begrenzt; an letzteren schließt sich nördlich der Harlem River an, der durch einen schmalen, gewundenen Flußarm, den Spuyten-Duyvel Creek, die Verbindung mit dem Hudson vermittelt. An der an der Bay belegenen Südspitze, bei der Battery, etwa $1/2$ englische Meile breit, erweitert sich die Insel nach Norden zu, bringt es jedoch auch an der breitesten Stelle nicht über $2 1/2$ Meilen, so daß die Stadt innerhalb des alten, vom Harlem River begrenzten Weichbildes — das in den letzten Jahren allerdings über den Fluß hinausgegriffen hat — in der Querrichtung räumlich sehr beschränkt ist, während sie in der Länge bereits weit über 12 Meilen sich ausdehnt. Die Straßen sind, wie in den meisten amerikanischen Städten, derart schachbrettartig angelegt, daß die Längs- und Querlinien einander in gleich großen Abständen rechtwinklig durchschneiden und so eine Anzahl gleich großer Quadrate, sogenannte Blocks, bilden. Die Längsstraßen heißen Avenuen (A, B, C, D und 1—13), während in der Quere, von Ost nach West die mit Zahlen von 1—225 bezeichneten Streets sich hinziehen. Nur in dem ältesten, fast ausschließlich von Geschäftshäusern eingenommenen Südstadttheil, der nicht so regelmäßig gebaut ist, führen die Straßen Namen, und von hier nimmt auch der 5 Meilen oder 8 km lange Broadway,

der die Stadt erst gerade und ziemlich genau in ihrer Längenachse, sodann mit einer leichten Schwenkung nach Nordosten zu durchzieht, seinen Ausgang. Am besten beginnt man an diesem Südende seine Wanderung. Hier liegt an der äußersten Spitze der Insel die Battery, einst die Hauptbefestigung der holländischen Ansiedler, jetzt ein mit schattigen Bäumen besetzter Platz, der in seiner friedlichen Ruhe wohlthuend gegen das in nächster Nähe anhebende Getöse der Weltstadt absticht. Dort befindet sich auch Castle Garden, das langjährige Einwandererdepot, ursprünglich ein Fort und dann eine geraume Weile als Concerthalle benutzt, in der s. Z. Jenny Lind ihre ersten Triumphe in Amerika feierte. Jenseits der Battery am Bowling green, einem freundlichen, rasengeschmückten Rondel, auf dem einst die bleierne, in den ersten Tagen des Unabhängigkeitskampfes zerstörte und später in Kugeln umgeschmolzene Statue Georg's III. gestanden, beginnt der Broadway, gleichsam eingeleitet durch zwei imposante Gebäude: Washington Building, ein 10 Stock hohes Geschäftshaus, auf der einen und die neue Produktenbörse auf der anderen Seite, letztere ein stattlicher, im Stile der italienischen Renaissance aus rothen Ziegeln und Terracotta aufgeführter, von einem 200 Fuß hohen Glockenthurm in Form eines Campanile überragter Bau. Unseren Weg fortsetzend, kommen wir an die neue vereinigte Fonds- und Petroleumbörse, und einen Steinwurf davon zur Linken erhebt sich, im Angesicht des lärmendsten Treibens und Verkehrs, durch ein Gitter von der Straße getrennt und

von einem alten Kirchhof umgeben, Trinity Church, die berühmteste, reichst dotirte Kirche Amerikas, ein gothischer Bau in braunem Sandstein, inmitten der eingesunkenen Gräber eine stete Mahnung an die Vergänglichkeit der Güter, denen die draußen vorüberstürmende Menge ohne Ruh und Rast nachjagt.

An dieser Stelle mündet die weltberühmte Wallstreet ein, mit Broad- und Nassaustreet, das geschäftliche Hauptquartier der Millionäre, Sitz des Customhouse, der Subtreasury, der Fondsbörse und der, mit ihren Bureaux zum meisten Theil in riesigen, 7 bis 8 Stock hohen Gebäuden untergebrachten großen Bankhäuser, während in dem nunmehr anschließenden Theil des Broadway vor Allem die Kolossalbauten der großen Versicherungsgesellschaften, der Equitable und Mutual Life Insurance Company, sowie die, den großen Zeitungen, wie der Evening Post, der Newyorker Staatszeitung und anderen gehörigen Paläste unsere Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Allerdings ist es schwer, in diesem Theile der Straße, der etwa bis zu der großartigen Postoffice sich erstreckt, was immer es sei, wenn auch nur zwei Minuten in Ruhe zu betrachten. Denn gerade hier herrscht auf den, schon an sich schmalen, durch Kisten, Waarenballen und alle möglichen Auslagen noch mehr eingeengten Fußsteigen eine Ansammlung, ein Vorüber- und Durcheinanderfluthen von Menschen, ein Vorwärtstreiben, Drängen, Schieben und Stoßen, kurz ein Verkehr, wie er selbst in den belebtesten Straßen der City von London nicht zu finden ist, und der wahrhaft betäubend,

zeitweise sogar beängstigend wird durch das daneben auf dem Straßendamm sich ergießende, anscheinend unentwirrbare Gewühl von Droschken, Equipagen, Lastfuhrwerken, Omnibussen und Pferdebahnwagen. Erfreuliche Oasen und Ruhepunkte in diesem wüsten Toben bilden zwei weiter hinauf belegene Plätze, Union und Madison Square, die beide schöne, schattige Bäume und grünen, saftigen Rasen, sowie außerdem einige gut gemeinte, wenn auch etwas unglücklich und geschmacklos ausgefallene Statuen, u. a. von Lincoln und Farragut, aufzuweisen haben.

Im Laufe dieses Vormittags gab ich auch die aus Europa mitgebrachten Empfehlungsbriefe ab. Mein erster Besuch galt Herrn Karl Schurz, dem bekanntesten aller Deutschamerikaner, der, nachdem er es lediglich durch seine außergewöhnliche Begabung, durch seine Energie und Charakterfestigkeit zum Gesandten, General, Senator und Minister, kurz zu Ämtern und Würden gebracht, wie sie vorher kein Deutscher in den Vereinigten Staaten erlangt hatte, noch jetzt, wo er keine politische Stellung mehr bekleidet, bei Deutschen und Amerikanern des höchsten Ansehens sich erfreut. Mit freundlichstem Entgegenkommen und größter Bereitwilligkeit gab Herr Schurz, dem man bei seinem dichten, braunen, nur wenig graumelirten Haupthaar und Vollbart nicht ansieht, daß er die Sechzig bereits überschritten hat, auf die nicht wenigen Fragen Aufschluß, über die ich bei meiner Unkenntniß amerikanischer Verhältnisse Aufklärung mir erbat; so oft ich während meines Newyorker Aufenthalts bei ihm vorsprach, immer stand er

mit derselben Liebenswürdigkeit zu Diensten, und für mich war es jedesmal ebenso anregend wie belehrend, wenn ich auch nur ein halbes oder viertel Stündchen mit ihm plaudern konnte. Einen nicht minder sympathischen Eindruck machte ein anderer angesehener Deutschamerikaner, bei dem Karl Schurz mich persönlich einführte, Herr Henry Villard, der Erbauer und frühere Präsident der Northern Pacific-Eisenbahn, der noch jetzt bei diesem seinem Lieblings- und Schmerzenskinde an der Spitze des Verwaltungsrathes steht, daneben jedoch zugleich bei einer ganzen Reihe anderer industrieller und kommercieller Unternehmungen umfangreichster und vielseitigster Art die leitende und treibende Kraft ist. Trotzdem Herr Villard bereits mehrere Jahrzehnte in den Vereinigten Staaten lebt und eine Tochter von William Lloyd Garrison, dem hervorragendsten und unerschrockensten Vorkämpfer für die Abschaffung der Sclaverei, also eine Vollblutamerikanerin, zur Frau hat, läßt sich aus seinem Deutsch — das er im erfreulichen Gegensatz zu vielen Anderen so rein und ohne jeden englischen Brocken spricht, als wäre er eben erst eingewandert — sofort und unverkennbar der Dialekt seiner pfälzischen Heimath heraushören, der so gemüthlich anheimelnd klingt und mit seinem ganzen sonstigen, überaus gewinnenden Wesen so recht im Einklang steht. Herr Villard, der mich in entgegenkommendster Weise mit Anleitungen für meine Weiterreise durch die Vereinigten Staaten und zugleich mit den werthvollsten Empfehlungen für die auf den verschiedenen Routen zu benutzenden Eisenbahnen

versah, hat seine Office im 6. Stockwerk von Mill's Building, einem an der Ecke der Broad- und Wallstreet belegenen, 8 oder 9 Etagen hohen, bis unter das Dach mit Geschäftsräumlichkeiten angefüllten Ziegelbau, der mit seinem Gewimmel unzähliger, in steter Arbeit und Thätigkeit befindlicher Menschen einem wahren Bienenstock gleicht. Die Höhe des Stockwerks, in welchem ein Bureau oder Wohnraum belegen ist, spielt wegen der überall in ausgedehntestem Maße zur Verfügung stehenden Elevatoren keine Rolle. Jedes größere Geschäfts-, Wohn- oder Gasthaus ist mit mehreren, oft 3 bis 4 Lifts versehen, die meist derart angelegt sind, daß mit jedem Aufzug 10 bis 12 Personen zugleich befördert werden können, und die sich in so schnellem Tempo bewegen, daß man anfangs, namentlich beim Hinunterfahren, einen gehörigen Schreck bekommt. Im Lift darf übrigens durchweg nicht geraucht werden, und sobald eine Dame mitfährt oder unterwegs auf einem der Zwischenstockwerke dazu kommt, nimmt jedes anwesende männliche Individuum den Hut ab.

Am Nachmittage besuchte ich einen neu gewonnenen Newyorker Freund in seinem, in der 72. Straße belegenen, ebenso elegant wie behaglich eingerichteten Heim und fuhr dann in dem vom Besitzer selbst kutschirten zweirädrigen Buggy mit ihm eine Stunde unter der eleganten Welt im Centralpark spazieren, um schließlich mit meinem Amphytrion und seiner liebenswürdigen Gattin in Claremont, einem vornehmen Restaurant an der Riverside, zu diniren, das in der früheren Sommerresidenz des letzten englischen

Gouverneurs von Newyork eingerichtet ist, und von dessen Fenstern und Terrassen man eine prächtige Aussicht auf den Hudson genießt.

Der nächste Tag war zu einer Fahrt auf diesem Strome selbst bestimmt. Da es Sonntag und zudem prächtiges Wetter war, fanden wir, als wir kurz vor 9 Uhr Morgens an dem, am Ende der so und so vielten Straße belegenen Landungsplatze eintrafen, bereits eine nach vielen Hunderten zählende Menge vor, die von Minute zu Minute derart anschwoll, daß es schließlich gegen 2000 Menschen sein mochten, die auf den Dampfer warteten. Das Gedränge wurde so beängstigend, daß wir am liebsten auf die Mitfahrt verzichtet hätten; an ein Hinauskommen war jedoch nicht zu denken, „nicht vorwärts konnten wir, auch nicht zurück, gekeilt in drangvoll fürchterliche Enge", und so blieb uns nichts übrig, als mit dem Strom der glaubensfrohen Menge uns auf das Schiff tragen zu lassen. An Bord bekamen wir allerdings sofort Luft; denn die „Grand Republik", die uns aufnahm, ein Riesendampfer, wie ich solchen bisher nie gesehen, war schon mehr eine schwimmende Stadt, als ein Schiff. In seinen drei Etagen, deren jede neben einer Anzahl Kabinen, sowie größerer und kleinerer Salons ihr besonderes Restaurant, ihre Conditorei und Kaffeewirthschaft, ihren Cigarren- und Zeitungsverkauf enthielt, vertheilten sich die Menschenmassen, von denen wir vorher geglaubt hatten, daß ein Fahrzeug sie gar nicht würde fassen können, derart, daß das Schiff fast leer erschien, und wir bequem und behaglich uns auf dem obersten

Deck niederlassen konnten, um das herrliche Panorama an uns vorüberziehen zu sehen. Fehlt dem Hudson auch die Romantik, der Zauber, mit dem die Poesie der Sage und einer nahezu zweitausendjährigen Geschichte den Rhein umweben, fehlen ihm die altersgrauen Burgen und der Wein, so kann doch der „Amerikanische Rhein", wie der Hudson dort drüben mit Vorliebe genannt wird, vermöge der hohen landschaftlichen Schönheit seiner Ufer selbst neben unserem heimischen Strom sich in Ehren sehen lassen. Auch historischer Reminiscenzen ermangelt der Hudson nicht, und wenngleich solche naturgemäß nicht über wenige Jahrhunderte zurückreichen, so sind doch die Ereignisse, an welche sie anknüpfen, gerade für Nordamerika von hervorragender Bedeutung. Im Jahre 1609 segelte Hendrik Hudson, nachdem er mit seinem Schiffe, dem „Halbmond", zuerst in der Bay von Newyork vor Anker gegangen war, den später nach ihm benannten Strom in der Hoffnung hinauf, hier die nordwestliche Durchfahrt nach Asien zu finden, zu deren Aufsuchung er von der Ostindischen Compagnie ausgesandt war. Erst in der Gegend des heutigen Albany sah er ein, daß er sich nicht auf einem Meeresarm befand, und machte Kehrt, um später in Europa über die von ihm auf beiden Ufern des Flusses erschauten Ländereien, die herrliche Scenerie, den Reichthum an Wald und Wiesen so Günstiges zu berichten, daß daraufhin baldigst von Neuem Schiffe dorthin ausgesandt wurden und, nachdem kurze Zeit ein reger Pelzhandel betrieben worden, im Jahre 1613 die erste europäische Ansiedelung an der südlichen Spitze der Man-

hattan-Insel entstand. Anderthalb Jahrhunderte später, während des Unabhängigkeitskampfes, war der Hudson der Schauplatz vielfacher kriegerischer Aktionen, indem namentlich Washington sehr bald die strategische Wichtigkeit des Stromes wie der ihn beherrschenden Höhen einsah, und deshalb, um sich in ihrem Besitz zu erhalten, an verschiedenen geeigneten Punkten längs des Ufers starke Befestigungen anlegen ließ.

An diese Zeit erinnern zunächst die 10 Meilen von Newyork belegenen Forts: Lee auf dem westlichen und Washington auf dem östlichen Ufer Dicht bei letzterem liegt die fürstliche Besitzung von James Gordon Bennett, dem bekannten Eigenthümer des Newyork Herald, während bei Fort Lee die sogenannten „Palisaden" beginnen, eine in einer Längsausdehnung von mehr als 15 Meilen und einer Höhe von 2—500 Fuß ununterbrochen am Wasser sich steil entlang ziehende, auf der Höhe dicht bewaldete Felswand. Ungefähr gegenüber der Stelle, wo die Palisaden endigen, liegt Dobbs Ferry, ein Villenort mit prächtigen Landhäusern inmitten wohlgepflegter Parks, und etwas weiter hinauf, dicht oberhalb der Station Irvington, wird uns „Sunnyside" gezeigt, ein freundliches, unter grünem Laub fast ganz verstecktes Häuschen, in dem Washington Irving seine letzten Lebensjahre verbracht und eine Anzahl jener reizenden Erzählungen geschrieben hat, die mehr als irgend ein wissenschaftliches Werk das Interesse am Hudson, sowie an Allem, was auf dem Strom und an seinen Ufern Denkwürdiges sich ereignet

hat, im amerikanischen Volke wach erhalten. In nächster Nähe, auf dem Kirchhof zu Tarrytown, mitten in jenem „sleepy hollow", welches er durch seine Schilderungen so bekannt und berühmt gemacht hat, ward Amerikas volksthümlichster Dichter Ende 1859 begraben. Eine Meile nördlicher liegt Sing Sing, das bekannte Centralgefängniß des Staates Newyork, in dessen Mauern so manche verflossene Finanzgröße aus der Empire City, die vordem an anderer Stelle des Hudson in luxuriöser Villa ein geräuschvolles Leben geführt, ein ruhigeres, wenn auch nicht gerade freiwillig aufgesuchtes Quartier gefunden hat.

Nachdem wir Haverstraw Bay passirt haben, die breiteste Stelle des Stroms, dessen Ufer sich hier auf 5 Meilen von einander entfernen, um bei Stony Point, einem mit einem Leuchtthurm versehenen Vorgebirge, sich wieder bis auf eine halbe Meile zu nähern, kommen wir in eine andere stattliche Bucht, an deren nördlichem Rande — infolge einer Wendung, die der Fluß hier macht, und bei der die Höhen auf beiden Ufern von weitem wie coulissenartig in einander geschoben sich darstellen — die Welt ein Ende zu haben scheint; doch sobald Anthony's Nose, ein 1220 Fuß hohes, steil abfallendes Vorgebirge, umfahren ist, haben wir den Strom wieder auf eine längere Strecke fast geradlinig vor Augen, und zugleich liegt eine prächtige Uferlandschaft vor uns, eine Scenerie, die wir zwar nicht, wie dies die Amerikaner in gewohnter Ueberschwänglichkeit thun, „unsurpassed in the world" nennen möchten, die aber zweifellos den schönsten Theil der Hudsonfahrt ausmacht. Wir be-

finden uns in den „Highlands", inmitten stattlicher, mit Laubwald bedeckter Berge und Höhenzüge, die den Strom in stetig wechselnden, immer gleich anmuthigen Formationen umgeben und zusammen mit den klaren Fluthen, auf denen wir dahinschwimmen, dem ganzen Bilde einen Charakter geben, der an einzelne Seeen im bayerischen Hochgebirge und in der Schweiz lebhaft erinnert. An den Forts Clinton und Montgomery vorbei, kommen wir nach dreistündiger Fahrt an unser Ziel West Point, wo wir das Schiff verlassen. Wir nehmen einen Wagen und statten der „United States Military Academy", der berühmten Kriegsschule, aus der u. a. auch General Grant hervorgegangen ist, einen kurzen Besuch ab. Alle zur Militärakademie gehörigen Baulichkeiten sind inmitten der schönsten Gartenanlagen auf einem Plateau hoch über dem Fluß ganz herrlich belegen; namentlich die Offiziers-Wohnhäuser, auf deren grünumrankten Veranden die Damen graziös in ihren Schaukelstühlen hingegossen lagen, erfreuen sich einer entzückenden Aussicht, und die Kadetten, von denen uns eine größere Anzahl in ihren, etwas an die Operette erinnernden, jedoch im Ganzen recht kleidsamen hechtgrauen, schnürenbesetzten Fracks begegneten, machten einen recht vergnügten Eindruck, obgleich sie dicht vor der langwierigen Prüfung standen, die alljährlich im Juni stattfindet, und obgleich sie auch sonst einen sehr schweren, körperlich wie geistig gleich anstrengenden Dienst haben sollen.

Die Rückfahrt nach Newyork machten wir auf der Eisenbahn, und den Schluß des Tages bildete ein ausgezeichnetes

Mahl, das wir bei den Klängen einer guten Tafelmusik in den mit orientalischer Pracht ausgestatteten Restaurationsräumen des Hoffman House einnahmen.

Die nächsten Tage waren dem Studium der Verbindungen und Beförderungsmittel im Newyorker Orts- und Nachbarverkehr gewidmet, die bei der eigenthümlichen Lage der Stadt für die riesenhafte, nach dem letzten Census bereits auf 1 628 000 Menschen angewachsene Bevölkerung von der vitalsten Bedeutung sind. Da für die Empire City in der Breite, abgesehen vom Nordosten, jede Erweiterung ausgeschlossen, und auch in der Länge eine Ausdehnung nur nach Norden angängig ist, da ferner „Downtown", d. h. in den engen, fast nur von Börsen, Banken, Waarenmagazinen und sonstigen, zum Theil thurmhohen Geschäftshäusern eingenommenen Straßen des Südendes Raum und Luft zum Wohnen für eine irgend nennenswerthe Anzahl von Menschen und namentlich für die besser situirten Klassen sich nicht bieten, ein großer Theil der Bevölkerung somit meilenweit von dem Platze seiner geschäftlichen Thätigkeit, sei es im nördlichen Theil von Newyork, sei es in den Nachbarstädten Jersey City, Hoboken und Brooklyn, Wohnung zu nehmen genöthigt ist, gilt es für Hunderttausende von Menschen täglich hin und her Wege zurückzulegen, die für den Bewohner mancher europäischen Klein- und Mittelstadt bereits eine ansehnliche Reise ausmachen würden. Die Hauptverbindung mit Brooklyn, das für sich allein über 800 000 Einwohner zählt, bildet die Suspension- oder East River Bridge, die berühmte Hängebrücke über den East

River, die von dem aus Mühlhausen in Thüringen gebürtigen, in Erfurt und Berlin ausgebildeten Ingenieur John Röbling entworfen, nach seinem Tode unter Leitung seines Sohnes ausgebaut und 1883 dem Verkehre übergeben ist, ein geniales Werk, das bei einer Länge von 1785 m oder nahezu 6000′ eine Breite von 85′ aufweist und in einer Höhe von 135′ über der Hochwassermarke aufgeführt ist, so daß die größten Seeschiffe mit ihren Mastspitzen ungehindert unter ihr hindurchfahren können. Zwei Schienenwege für Kabelbahnen, deren Wagen durch ein endloses, von Dampfkraft getriebenes Drahtseil fortbewegt werden, je eine Wagenfahrstraße zu beiden Seiten der Bahn und ein oberhalb der Bahnen in der Mitte angebrachter Weg für Fußgänger führen über die Brücke, und wer sich die Mühe nicht verdrießen läßt, zu Fuß wenigstens bis zur Mitte hinüber zu gehen, genießt eine herrliche Aussicht auf Newyork und Hoboken, Newjersey und den Hudson bis zu den fernen Bergen, die innere Bay und durch die Narrows bis auf den weiten Ozean.

Gegen 40 Millionen Menschen sind zu Bahn, zu Wagen und zu Fuß im letzten Jahre über die Suspensionbridge passirt; die doppelte Anzahl ist nebenher durch 8 Ferrylinien zwischen Newyork und Brooklyn hin und her befördert, und eine nahezu ebenso große Völkerwanderung hat sich auf den Dampffähren über den Hudson nach und von Newjersey ergossen. Diese Fährboote, die bei ihren riesigen Größeverhältnissen für ganze Ortsbewohnerschaften mit Hab und Gut, Wagen und Pferden Raum

bieten, erfreuen sich großer Beliebtheit, weil sie zu dem billigen Preise von 1 Cent bei Tage und 2 Cent bei Nacht alle Paar Minuten mit „full speed“ in kürzester Zeit ihre Fahrten machen und vor allen Dingen, namentlich zur warmen Jahreszeit, einen erheblich angenehmeren Aufenthalt gewähren, als die überfüllten Pferde- oder Hochbahnwagen. Aus diesen Gründen wird der Wasserweg auch up und down, d. h. im Binnenverkehr zwischen den Newyorker Süd- und Nordstadttheilen, viel benutzt, wenngleich hier die Beförderung zu Lande naturgemäß bei weitem überwiegt. Die Droschken, die mit durchschnittlich recht guter Ausstattung und Bespannung sowohl als Coupés wie als viersitzige Landauer vorhanden sind, kommen, selbst in diesem Binnenverkehr, wegen ihrer unverhältnißmäßig hohen Fahrpreise — der niedrigste im Tarif überhaupt erscheinende Satz ist 1 Dollar oder 4,25 Mark — so gut wie gar nicht in Betracht; als Hauptbeförderungsmittel für den Massenverkehr dienen vielmehr neben den nicht sehr zahlreichen Omnibussen 12 Pferdebahnlinien und vor Allem die Elevated Railroads, die Hochbahnen. Diese, mit Dampf betriebenen, normalspurigen, lediglich für den Lokal-Personenverkehr eingerichteten Bahnen sind es, die mit ihrem auf eisernen Pfeilern und Trägern ruhenden, je nach den Terrainverhältnissen in der Höhe des 1. oder 2. Stockwerks der Häuser sich entlang ziehenden Bahnkörper der Stadt ein ganz besonderes charakteristisches Gepräge verleihen, ohne allerdings den Straßen, durch welche sie führen, zur besonderen Zierde zu gereichen.

Es bestehen vier selbständige, nach mancherlei Fusionirungen und sonstigen merkwürdigen Schicksalen jetzt sämmtlich von der Manhattan Company, unter Leitung des mehr als hundertfachen Millionärs Jay Gould betriebene Linien, die durchweg, von South-Ferry, dem Südende ausgehend, die Stadt fast in deren ganzer Länge durchziehen, und von denen die 2 östlichen in ihrem Starttheil die 2. und 3. Avenue, die 2 westlichen — die sich beim Centralpark, an der 58. Straße, in eine einzige Linie vereinigen — die 6. und 9. Avenue entlang führen. Der Fahrpreis beträgt auf jeder dieser Linien, ebenso wie im Omnibus und auf der Pferdebahn, für eine beliebig lange Strecke sowie zu jeder Tages- und Nachtzeit einen „Nickel", d. h. 5 Cts. = 20 Pf. Die Züge, welche auf der third und sixth avenue line auch die ganze Nacht hindurch alle Viertelstunden cursiren, während auf den beiden äußeren Linien der Verkehr zwischen 1. und 5 Uhr Morgens ruht, laufen bei Tage in Zwischenräumen von 2 bis 6 Minuten mit einer Fahrgeschwindigkeit, die unter Berücksichtigung des für Weichen, scharfe Curven und starke Neigungen vorgeschriebenen langsameren Tempos sich auf durchschnittlich 12 Meilen in der Stunde stellt. Die längste Strecke, von der Battery bis zur 155. Straße, ungefähr 10 Meilen, wird trotz der zahlreichen Stationen, die in reichlichster Berücksichtigung der Verkehrsbedürfnisse fast nirgends weiter als 1/2 Meile, zum größten Theil vielmehr in erheblich kürzeren Entfernungen von einander angelegt sind, in 52 Minuten durchfahren. Gehalten wird nur so lange,

bis der Zu- und Abgang der Passagiere sich vollzogen hat, ein Geschäft, das sich durchweg in weniger als einer Minute erledigt. Diese schnelle Abwickelung wird namentlich dadurch gefördert, daß nicht nur die Züge, wie auf der Berliner Stadtbahn, auf demselben Geleise immer nur in einer Richtung, d. h. „up“ oder „down“, laufen, sondern daß dementsprechend auch die Stationen — zu denen man auf bedeckten, in die Seitenstraßen hinein gebauten Treppen hinaufsteigt — doppelseitig angelegt sind, Zu- und Abgang des Publicums also in der Richtung nach Norden in einem Gebäude, in derjenigen nach Süden in einem anderen, gegenüber liegenden stattfindet. Da zudem auch die ankommenden Passagiere auf einem andern Gang auf die Straße herunter gelangen, wie die hinzukommenden zum Bahnsteig hinauf, so wird jede Collision zwischen Fahrgästen verschiedener Richtungen vermieden. Die Züge sind außer vom Maschinenpersonal nur vom Conducteur (Zugführer) und 2 bis 3 Guards (Schaffnern) begleitet und bestehen durchschnittlich aus Locomotive und 3 bis 4 langen, gut ventilirten, mit breiten Glasfenstern versehenen, nur eine Klasse führenden Intercommunicationswagen, in denen die aus Rohr oder Stroh geflochtenen Sitze wie bei unseren Pferdebahnwagen an den Langwänden, die einzelnen Plätze durch niedrige Lehnen von einander getrennt, angebracht sind, während in der Mitte ein breiter Gang frei gelassen ist, in welchem allerdings während der Hauptverkehrsstunden dicht gedrängt Dutzende von Passagieren stehen, die sich an den von der Decke herunterhängenden Lederriemen festhalten.

Der Fahrkartenverkauf erfolgt an einem oben dicht bei der Treppe belegenen Schalter und geht, da es nur eine Sorte Billets und nur einen Fahrpreis, also weder viel zu fragen noch zu wechseln giebt, außerordentlich schnell und glatt von statten. Am Ende eines abgegrenzten Ganges, der vom Schalter zum Perron führt, läßt man, ehe man auf letzteren hinaustritt, das Billet, das ungefähr so groß ist, wie ein Fahrschein der Berliner Pferdebahn, in die Spalte eines Glasbehälters gleiten, der auf einem größeren viereckigen Kasten angebracht ist, in dessen Innerem die hineingeworfenen Billets alsbald verschwinden. Bei dieser „box" ist ein Beamter (gateman) stationirt, der die Billetabgabe überwacht und alle 2 Minuten mittelst eines Hebels einen Mechanismus in Bewegung setzt, durch welchen die Fahrkarten im Innern des Kastens zerstochen und entwerthet werden. Im übrigen ist die box verschlossen und kann nur von eigens dazu bestellten Controlbeamten geöffnet werden, welche die entwertheten Billets in bestimmten Zeiträumen zu Revisionszwecken herausnehmen.

Irgend welche Kontrole während der Fahrt oder beim Verlassen der Stationen findet nicht statt, und so ist auf letzteren, außer dem Schalterbeamten, der nebenher darauf zu achten hat, daß Niemand, ohne ein Billet zu lösen, am Schalter vorbeigeht, überall nur der gateman vorhanden, dem neben seinen Functionen an der box noch die Verpflichtung obliegt, in dem Augenblick, wo der Zug einfährt, ein Gitter vor dem Perron zu schließen, so daß Niemand mehr auf letzteren hinaus kann.

Das Publicum der Hochbahnen recrutirt sich aus allen Ständen und ist von durchweg anständiger Haltung; namentlich wird es kaum vorkommen, daß ein Herr sitzen bleibt, wenn er aufschauend in seiner Nähe eine Dame stehen sieht, die ihn hilfeflehend oder auch nur schüchtern fragend anblickt.

Nachdem ich noch in dem reizenden Häuschen eines der kleineren Millionäre in der Fifth Avenue — der arme Mann wird auf nur 2 Millionen Dollar geschätzt — einen angenehmen Abend verbracht und zum Schluß und Abschied mit liebenswürdigen Deutschamerikanern, die ich „drüben" kennen gelernt, bei Delmonico opulent und mit allem amerikanischen Raffinement gespeist hatte, trat ich Dienstag, den 3. Juni, Abends meine Ueberlandtour an, die mich einige tausend Meilen westwärts führen sollte. Mein großes Gepäck nebst Ulster und dem bei Dunlap, dem „leading hatmaker" von Newyork, für ein kleines Vermögen erstandenen Cylinderhut übergab ich gegen 3 Checks oder Blechmarken dem Portier des Hotels und, nur mit kleinem Handkoffer und Reisedecke ausgerüstet, fuhr ich im Schlafwagen der pennsylvanischen Bahn zunächst nach Washington, woselbst ich Mittwoch um 8 Uhr Morgens eintraf.



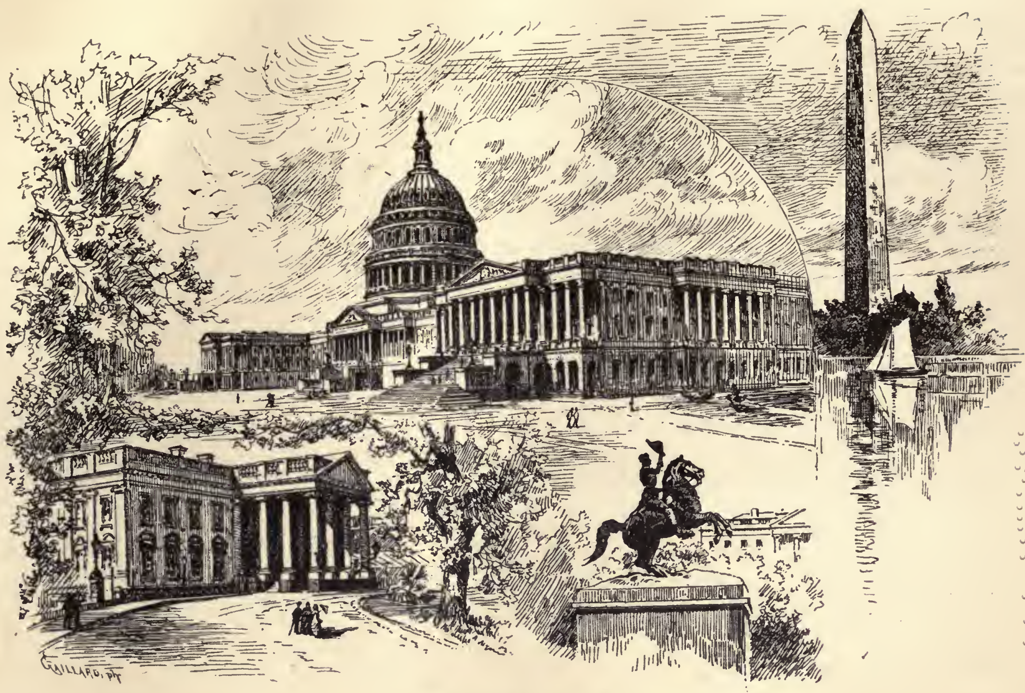


4.

Washington — St. Louis — Kansas City — Denver — Manitou.

Ein größerer Gegensatz zwischen zwei Städten, als wie er zwischen Newyork und Washington besteht, ist kaum denkbar. Dort das geräuschvoll lärmende, zeitweilig geradezu betäubend wirkende Treiben einer Handels-, Hafen- und Weltstadt allerersten Ranges, hier die vornehme Ruhe einer zum Sitz der höchsten Staatsbehörden von vornherein bestimmten und daher abseits von der großen Verkehrsstraße eigens angelegten Residenz: mit seinen breiten, baumbepflanzten, stillen Avenüen, mit seinen grünen Plätzen und den zahlreichen, mit prächtigen Blumenbeeten, Statuen und Fontainen geschmückten Parkanlagen ein amerikanisches Potsdam oder Versailles.

Die Stadt trägt bereits einen ganz südlichen Charakter; in dem Arlington-Hotel, einem vornehmen Gasthaus, das von Senatoren, Repräsentanten und anderen in poli-



WASHINGTON.

Das weisse Haus. Das Capitol. Washington-Denkmal.

tischer Mission in der Bundeshauptstadt sich aufhaltenden Fremden mit Vorliebe aufgesucht wird, ist die gesammte Dienerschaft farbig, und, als ich zum Frühstück in den hohen, ganz in Weiß und Gold gehaltenen Speisesaal trete, in dem hinter jedem der an runden kleinen Tischen sitzenden Gäste ein Neger steht, der mit einem großen Palmblatt beständig Kühlung fächelt, glaube ich mich nach Louisiana oder Florida versetzt. Allerdings befinden wir uns unter demselben Breitegrade mit Palermo, und dementsprechend herrscht denn auch eine Hitze von 98 bis 100° Fahrenheit, eine Temperatur, bei der es unmöglich wäre, die zahlreichen Sehenswürdigkeiten abzuarbeiten, wenn es sich nicht hauptsächlich um die Besichtigung öffentlicher Gebäude handelte, die durchweg aus Stein, vielfach sogar aus Marmor aufgeführt sind, und in deren Inneren überall eine erfrischende Kühle herrscht. All' diese Bauten sind überaus vornehm und imposant und ebenso prächtig im Aeußern wie behaglich im Innern; namentlich die um das Weiße Haus sich gruppirenden Ministerien sind Paläste, in denen kaum etwas an republikanische Einfachheit erinnert. An der Hand des Plans mich leicht zurecht findend, begebe ich mich zunächst zur United States Treasury, dem Bundesschatzamt, einem 3 Stock hohen, in der Hauptfaçade an einen griechischen Tempel erinnernden Prachtbau, in welchem die gesammte Finanzverwaltung mit Zoll-, Steuer-, Kassen- und Münzwesen untergebracht ist, und in dessen riesigen unteren Gewölben Millionen baaren Geldes in Gold und Silber wohl abgetheilt lagern. Ein zahlloses Beamtenheer füllt

die Bureauräumlichkeiten, die durchweg hoch, luftig und gut ausgestattet sind; selbst die Zimmer der Boten und Kastellane sind, ebenso wie Treppen und Flure, mit Teppichen belegt, und mehrere Lifts, die auch jedem fremden Besucher zur Verfügung stehen, vermitteln den Verkehr zwischen den verschiedenen Etagen. Auffallend ist die große Menge weiblicher Beamten in allen Ministerien; in der Treasury allein sollen gegen siebenhundert beschäftigt sein. Die Damen, meist nicht mehr ganz jung, sind durchgehends einfach, aber geschmackvoll gekleidet und arbeiten zum Theil in Räumen, die, mit Teppichen, Portièren und Divans versehen, eher den Eindruck eleganter Boudoirs oder Gesellschaftssalons wie öffentlicher Bureaux machen.

Dieselbe Pracht im Aeußern und Behaglichkeit im Innern zeigt das State War and Navy Department Building, welches Staats-, Kriegs- und Marineministerium vereint enthält. Was mich hier bei weitem mehr fesselte, als das vornehm ausgestattete Privatbureau des Staatssekretärs, als das Vorzimmer für das diplomatische Corps, der große Empfangssaal und die sonstigen Prachträume, in die ich einen flüchtigen Blick werfen durfte, ja was mich allein zu einem längeren Aufenthalt veranlaßte, waren die in einem der oberen Stockwerke unter Glas und Rahmen aufgehängten werthvollen Urkunden aus dem Revolutionskriege. Mit Gefühlen ehrfurchtsvoller Pietät stand ich vor dem vergilbten Originaldokument, welches die bescheiden und ergebungsvoll, doch zugleich markig und entschlossen gefaßte Unabhängigkeitserklärung

vom 4. Juli 1776 in der ursprünglichen Niederschrift mit all' ihren Aenderungen und Durchstreichungen enthält und das die eigenhändigen Unterschriften Benjamin Franklin's, der späteren Präsidenten Thomas Jefferson (der die Unabhängigkeitserklärung entworfen) und John Adams, sowie einer Reihe anderer aus der Geschichte jener Zeit bekannter Persönlichkeiten trägt.

Das Patentamt, einen über zwei Blocks sich erstreckenden Riesenbau mit dorischer Säulenfront, und das gegenüber belegene General-Postamt, einen dreistöckigen, mit korinthischen Säulen geschmückten Marmorpalast, konnte ich nur von außen bewundern, da ich um 1 Uhr im Weißen Hause sein wollte, um den, jeden Mittwoch um diese Zeit dort stattfindenden öffentlichen Empfang nicht zu versäumen, bei dem jeder anständig gekleidete Bürger das Recht hat, dem Präsidenten die Hand zu schütteln.

Das „Weiße Haus", die Amtswohnung des Präsidenten, „the Presidents House", auch „the Executive Mansion" genannt, trägt ein schlichteres Aeußere und ist ein einfacher, weiß angestrichener, mit Säulen geschmückter Sandsteinbau inmitten prächtiger Gartenanlagen, welche sich auf der Rückseite zu einem herrlichen Park erweitern, der bis zum Potomac reicht. Im „East Room", dem prächtigen, im griechischen Stil gehaltenen, mit kostbaren Spiegeln und Krystallkronen, vor Allem aber mit den überlebensgroßen Bildnissen Washington's und seiner Gemahlin geschmückten Empfangssaale, traf ich bereits 30—40 Personen jedes Ranges, Alters und Geschlechts, auf Stühlen

und Sophas rings an den Wänden sitzend, vor, die gleich mir auf den großen Moment harrten. Endlich öffnete sich eine Thür, und ein kleiner, ältlicher Herr mit ergrautem Vollbart in dunkelgrauem Sommeranzug erschien, gefolgt von einem Begleiter; die Anwesenden, von denen die meisten im ersten Augenblick nicht zu wissen schienen, wen sie vor sich hatten, erhoben sich langsam und defilirten dann, einer hinter dem andern, an Herrn Harrison vorbei, der jedem die Hand schüttelte und an diesen oder jenen ein Paar freundliche Worte richtete. Der ganze Vorgang spielte sich ziemlich schnell und überaus formlos ab; die Herren waren durchweg im hellen Touristenkostüm, mehrere junge Mütter sogar mit ihren Babies auf dem Arm erschienen.

Vom Weißen Hause ging es durch die Pennsylvania Avenue, die Via Appia der Republik, eine außergewöhnlich breite, mit vier Reihen von Pappeln bepflanzte Straße, auf welcher der neu erwählte Präsident beim Amtsantritt seinen feierlichen Einzug hält, zum Kapitol, das auf einer Anhöhe errichtet ist und, weithin sichtbar, die ganze Stadt beherrscht. „Isn't it a fine building?“ fragte mich mit berechtigtem Stolz der Pferdebahnschaffner, als wir uns dem Hügel näherten und der Riesenbau in seiner hell leuchtenden Pracht vor uns lag. Ein ähnlich großartiges Parlamentshaus hat die alte Welt nicht aufzuweisen, und auch in Amerika kommt, nach dem allgemeinen Urtheil, kein anderes Gebäude ihm an Größe, Pracht und Schönheit gleich. Auf breiten marmornen Freitreppen steigt man zu dem Palast hinan, der, 751 Fuß lang und 324 Fuß

tief, aus einem Mittelbau von weiß getünchtem Sandstein und zwei vorspringenden Seitenflügeln aus weißem Marmor besteht und ringsum von reichem Säulenschmuck umgeben ist. Den Haupttheil des Mittelbaues, zu welchem bereits im Jahre 1793 von Washington selbst der Grundstein gelegt ist, bildet eine prächtige Rotunde, die an den Wänden mit Gemälden aus der amerikanischen Geschichte geschmückt ist und von einer hohen, schön geschwungenen Kuppel abgeschlossen wird. Auf das ganze Gebäude sind, wie mein praktisches Reisehandbuch anzugeben nicht unterläßt, insgesammt mehr als 15 Millionen Dollar oder 60 Millionen Mark an Baukosten aufgewendet.

Im südlichen Flügel befindet sich das Repräsentantenhaus, dem ich zuerst meinen Besuch abstattete. Wenn ich auch nicht der in Europa noch vielfach verbreiteten Meinung war, daß die Debatten dort der Regel nach unter Begleitung von Revolverschüssen geführt würden, so hatte ich doch mehr Lebhaftigkeit von den Verhandlungen erwartet, als ich thatsächlich vorfand. Es ging äußerst ruhig und gemüthlich zu; in einer Ecke des Saales, allerdings durch einen Wandschirm von dem eigentlichen Berathungsraume abgetrennt, lag einer der Herren Repräsentanten in ganzer Länge auf einem Sopha ausgestreckt, mit großem Behagen eine Cigarre rauchend, während verschiedene seiner Kollegen auf ihren Sitzen sanft schlummerten, die Zeitung lasen oder sich sonst nützlich beschäftigten. Am meisten interessirten mich der majestätisch auf seinem Sessel thronende Sprecher Reed, nach seiner Körperfülle wie nach seinem

Einfluß eine der gewichtigsten Persönlichkeiten in den Vereinigten Staaten, und die uniformirten kleinen Boten, behende Burschen im Alter von 14 bis 16 Jahren, die in Erledigung der vom Bureau oder den Abgeordneten ihnen ertheilten Aufträge in beständiger Bewegung zwischen den Sitzreihen und den einzelnen Plätzen sich herumtummelten.

Eine noch stillere und friedfertigere Atmosphäre herrschte im Senat, in welchem jeder Unionsstaat, mag er klein oder groß, stark oder schwach bevölkert sein, durch zwei Abgeordnete vertreten ist, so daß nur 88 Senatoren vorhanden sind, während das Repräsentantenhaus mehr als 350 Mitglieder zählt. In dem gleichfalls vornehm, wenn auch einfach gehaltenen Sitzungssaale waren kaum vierzig Senatoren anwesend; die Debatten waren wenig an- und aufregend, und so verabschiedete ich mich bald wieder von den hohen Herren, um mich noch ein wenig in dem Kongreßrestaurant niederzulassen, einem schmalen, auffallend dürftig ausgestatteten Raum, der mehr an einen Durchgang, wie an einen Speisesaal erinnert, und in keiner Weise zu der gediegenen Pracht paßt, die sonst überall im Hause herrscht.

Als ich das Kapitol nach mehrstündigem Aufenthalt verließ, empfing mich draußen eine wahre Backofentemperatur, so daß ich auf alle weiteren Sehenswürdigkeiten, namentlich auf den Besuch der verschiedenen Parks verzichtete und mich schleunigst in das Hôtel zurückbegab, wo ich nach meine erfrischenden Bade eine kräftige Abschiedsmahlzeit

einnahm. Gegen 8 Uhr Abends saß ich wieder im Zuge der Pennsylvanischen Bahn, und nach einer im Schlafwagen gut verbrachten Nacht, während deren wir u. A. die Station Altoona passirten, sah ich mich am andern Morgen einige 100 Meilen weiter westlich in Pittsburg, woselbst Monangahela und Alleghany River zum Ohio zusammenfließen, der seine gelben Fluthen, von mächtigen Kettenbrücken überspannt und von zahlreichen großen Dampfern befahren, vor uns vorüberwälzt. Die Luft ist völlig mit Qualm und Ruß gefüllt, denn die Stadt, vermöge ihrer ausgezeichneten Lage an drei Wasserstraßen, die namentlich mit den großen pennsylvanischen Erz- und Kohlenlagern eine ebenso bequeme wie billige Verbindung herstellen, einer der bedeutendsten Industrieplätze in den Vereinigten Staaten, ist eigentlich nichts als eine einzige große Fabrik, aus deren zahllosen Schloten ununterbrochen ein dicker schwarzer Rauch emporsteigt; Pittsburg wird daher nicht mit Unrecht Smoke oder Iron City genannt. Nach kurzem Aufenthalt, während dessen mir nach der nothwendigen leiblichen Stärkung nur ebenso viel Zeit blieb, ein paar Schritte zum Bahnhof hinaus zu thun und einen flüchtigen Blick in dessen schmutzige, grauschwarze Umgebung zu thun, ging es weiter westwärts. Nach 2 Uhr sollten wir in Columbus und nach 6 Uhr, zur Abendmahlzeit, in Cincinnati sein, als plötzlich, gegen Mittag, zwischen Dresden-Junction und Hannover, mitten auf freiem Felde der Zug zum Stehen kam und länger als 4 Stunden nicht von der Stelle rückte. Erst nachdem wir

bereits längere Zeit gehalten hatten, erfuhren wir, daß die Strecke vor uns in Folge einer kurz vorher stattgefundenen Entgleisung unfahrbar sei und zunächst wieder hergestellt werden müsse, ehe an ein Weiterkommen zu denken sei. Das Publikum nahm den unfreiwilligen Aufenthalt mit einer Geduld und einer Ruhe hin, an der man sich bei uns daheim ein Beispiel nehmen könnte. Die meisten Reisenden stiegen aus; die einen lagerten sich behaglich auf dem Grün, die andern pflückten Blumen oder jagten frei herumlaufende Pferde: ich selbst ließ mir im Pullmann-Car, in dem eben Alles zu haben ist, Tinte und Feder geben, um an einem bequem hergerichteten Tische meine rückständige Korrespondenz zu erledigen.

Die Folge dieser Versäumniß war, daß wir am andern Morgen, Freitag, den 6. Juni, statt um 7 erst um 11 Uhr Vormittags, nachdem der Anschlußzug nach dem Westen bereits längst abgedampft war, in St. Louis eintrafen, und ich somit Muße hatte, bis zum Abend in der Stadt, die sich den stolzen Namen „Königin des Westens" beigelegt hat, mich umzuschauen. Viele eigentliche Sehenswürdigkeiten führte „Appleton's General Guide" — übrigens ein recht gutes und empfehlenswerthes Reisehandbuch — nicht auf, wie denn die amerikanischen Städte, bis auf geringe Ausnahmen, in dieser Hinsicht durchweg recht wenig bieten, und überhaupt in Folge der fast überall durchgeführten schachbrettartigen Anlage der Straßen zum größten Theil einander geradezu langweilig ähnlich sehen. Was St. Louis vor Allem auszeichnet und seine großartige Ent-

wickelung am meisten gefördert hat, ist, daß es am Missisippi, und zwar an einer durch ihre centrale Lage ganz besonders bevorzugten Stelle inmitten des großen Flußthals in einer fruchtbaren Niederung zwischen Missouri und Ohio belegen ist und somit, namentlich seit dem Beginn der Dampfschifffahrt, all' diese großen Wasserstraßen in umfassendster Weise für den Verkehr sich nutzbar machen konnte. War schon in den vierziger Jahren und namentlich seit Entdeckung der kalifornischen Goldfelder St. Louis ein Hauptstapelplatz für den Handel zwischen Ost und West, so nahm er einen neuen, ungleich rapideren Aufschwung, seitdem, vom Anfang der fünfziger Jahre an, in den Eisenbahnen — deren jetzt gegen zwanzig dort einlaufen — immer weitere Verkehrswege mit einem immer umfangreicheren Absatzgebiet ihm erschlossen wurden. Diese Entwickelung läßt sich in ihren einzelnen Stadien am besten an der Einwohnerzahl verfolgen, die, als die Stadt im Jahre 1803 mit Louisiana von Frankreich abgetreten wurde, nur 900 betrug und 1811 erst auf 1400 gestiegen war. Im Jahre 1850 war die Bevölkerung bereits auf 74 400, 1860 auf 160 700, 1870 auf 310 800, 1880 auf 350 500 Seelen angewachsen, und der neueste Census von 1890 ergab 430 000 Einwohner, so daß St. Louis unter den großen Städten der Union jetzt die sechste Stelle einnimmt und vor ihm außer Newyork nur noch Chicago, Philadelphia, Brooklyn und Baltimore rangiren.

Getreide, namentlich Weizen, Baumwolle, Vieh und „provisions", d. h. Speck, Schinken, Schmalz und Rind-

fleisch, wozu noch Blei von den Missouriminen, sowie Felle und Pelzwaaren kommen, sind die Gegenstände, in denen der Handel von St. Louis hauptsächlich sich bewegt, und in denen im Laufe der Zeit sich ein Verkehr entwickelt hat, dessen Umfang und Bedeutung selbst bei einer flüchtigen Wanderung durch die Stadt auf Schritt und Tritt sich aufdrängt. Eine besonders auffallende Erscheinung sind die unmittelbar am Strome belegenen und durch Geleisanschlüsse zugleich mit der Eisenbahn verbundenen grain-elevators oder Getreidespeicher, thurmhohe plumpe Bauten, durch deren Erdgeschoß ein Schienenstrang hindurchführt. Das in loser Schüttung auf der Bahn oder zu Schiff angebrachte Getreide wird in das Souterrain entladen und von dort durch eine, von Dampfkraft betriebene, einem Bagger- oder Paternosterwerk ähnliche Maschinerie in ein beliebiges Stockwerk gebracht, wo es in holzgetäfelten Räumen zur Lagerung kommt, um, sobald es wieder entnommen werden soll, auf ebenso einfache und sinnreiche Weise durch nach unten sich abschrägende Rinnen, in die das Getreide hineingeschaufelt wird, in den Eisenbahnwagen oder das Schiff wiederum direkt hineinbefördert zu werden. Nachdem das Getreide verwogen und von einem Börsenbeamten klassirt ist, wird über die niedergelegte Menge der betreffenden Klasse — ohne Festhaltung der Identität — ein „receit“ oder „warrant“ ausgestellt, der in blanko indossirbar ist, und mit dessen Weiterbegebung das Recht der Verfügung über die Waare auf den neuen Erwerber übergeht.

In der altrenommirten Speisewirthschaft von Faust, woselbst ich nach dem ersten Theil meiner Wanderung Rast machte, um an guter deutscher Hausmannskost und ausgezeichnetem Milwaukee-Bier mich zu erquicken, ließ ich mich von den auskunftsbereiten Kellnern, die, wie fast das gesammte dort verkehrende Publikum, durchweg Deutsche sind, über das, was noch zu sehen war, unterrichten und begab mich daraufhin pflichtschuldigst in den Lafayette-Park, eine ausgedehnte, im Süden der Stadt belegene, vorzüglich gehaltene, mit schönen Bäumen und Blumen, sowie verschiedenen, allerdings recht mäßigen Statuen geschmückte Gartenanlage, um zum Schluß mit der elektrischen Bahn auf der riesigen Mississippibrücke über den „Vater der Gewässer" zu rollen. Das Bewußtsein, eine der gewaltigsten Wasserstraßen vor sich zu haben, einen Strom, der von der hoch oben im Norden belegenen Quelle bis zu seiner Mündung tief unten am warmen Golf fünftausend Kilometer durchläuft, hat etwas unwillkürlich Packendes, wenngleich im Uebrigen die Wirklichkeit dem Bilde, das ich schon zur Zeit der „reiferen Jugendlectüre" nach Reisewerken und Romanen mir vom Mississippi gemacht und seitdem treu in der Seele bewahrt hatte, nicht ganz entsprach.

Von einem auch nur annähernd so lebhaften Verkehr, wie etwa auf dem Hudson in Newyork, ist nicht die Rede; für die Personenbeförderung ist, seitdem die Eisenbahnen in einer ganzen Reihe von Parallel- und Concurrenzlinien solche bei weitem schneller und angenehmer besorgen, die

Schifffahrt auf dem Mississippi, die früher namentlich für den Durchgangsverkehr auf tagelange Strecken eine außerordentlich lebhafte war, nur noch von ganz untergeordneter Bedeutung, und die grausigen Wettfahrten der Passagierdampfer, von denen Gerstäcker und Andere so spannend und aufregend zu erzählen wissen, gehören einer bereits seit Jahrzehnten entschwundenen Vergangenheit an. Aber auch der Gütertransport hat lange nicht den Umfang, den man bei dem erheblichen Unterschied zwischen Wasser- und Eisenbahnfracht erwarten sollte; derselbe belief sich in den achtziger Jahren in der Ausfuhr auf etwa ein Fünftel, im Eingang nur auf ein Achtel des Gesammtverkehrs: alles Uebrige fiel den Eisenbahnen zu. Es hat dies seinen Grund vornehmlich in der überaus mangelhaften Stromregulirung, zu deren Besserung trotz jahrelanger lebhaftester Agitation und trotzdem es sich um eine Lebensfrage nicht nur für St. Louis, sondern für den Handel aller großen Städte im Gebiet des Mississippi handelt, noch immer viel zu wenig geschieht. Unter normalen Verhältnissen brauchen die Schlepper mit den von ihnen gezogenen Barkschiffen zu der zwölfhundert englische Meilen langen Reise von St. Louis bis Neworleans sieben Tage; tritt aber Nebel ein oder läuft der Transport auf einer der zahlreichen Untiefen oder Sandbänke auf, welche die Schifffahrt, namentlich unterhalb Cairo und dann wieder kurz vor der Mündung in den Golf von Mexiko in hohem Grade gefährlich machen, so kann derselbe tagelang sitzen bleiben, ehe er wieder loskommt; für die größeren Schleppzüge aber

bedeutet jede Stunde Aufenthalt einen Verlust von fünfzig bis achtzig Mark.

Der Zug, mit dem ich Abends auf der Missouri-Pacificbahn meine Reise fortsetzte, war überfüllt; zwischen den verschiedenen Concurrenzlinien fand gerade wieder einer jener Tarifkriege statt, die in den Vereinigten Staaten mit einer gewissen Regelmäßigkeit von Zeit zu Zeit entbrennen und so lange dauern, bis eine oder die andere der betheiligten Bahnen nachzugeben genöthigt ist, weil ihr die Kräfte ausgehen. Die Fahrpreise waren auf ein Viertel der gewöhnlichen Taxen heruntergesetzt, und in Folge dessen fand eine förmliche Massenauswanderung statt. Im Schlafwagen wimmelte und kribbelte es förmlich von Erwachsenen und Kindern, und in den meisten Betten waren zwei Personen untergebracht. In dem überfüllten Raume herrschte eine derartig schlechte Luft, daß ich es wie eine Erlösung betrachtete, als ich am anderen Tage zu früher Stunde den Wagen verlassen konnte. Bald nach 7 Uhr Morgens kamen wir in Kansas City an, und ein mehrstündiger Aufenthalt ermöglichte es mir, auch in der zweitgrößten Stadt im Staate Missouri eine flüchtige Umschau zu halten. Am mächtigsten Nebenfluß des Missisippi, dem einer Lauflänge von nahe an 7000 km sich rühmenden Missouri, belegen, ist Kansas City bei einer Bevölkerung von über 180 000 Einwohnern, worunter ein großer Theil Deutscher, eine der handels- und gewerbereichsten Städte des Westens. Eigenthümlich ist ihre hügelige Lage, in Folge deren man in den verschiedensten

Stadtgegenden mit der Kabelbahn Anhöhen hinauf und hinunter zu fahren hat, die in den Steigungsverhältnissen geradezu an den Rigi erinnern. Neben dem überaus regen Geschäftstreiben in den Straßen sowie einigen schönen Hotels und öffentlichen Gebäuden ist das Sehenswertheste wiederum der Strom und die ihn überspannende Brücke, die zudem die erste ist, die überhaupt über den Missouri gelegt wurde. Auf den Bahnhof zurückgekehrt und wegen Zugverspätung genöthigt, über eine Stunde zu warten, fand ich dieselbe tolle Wirthschaft vor, von der schon Max Maria von Weber, der die Stadt im Jahre 1880 besucht hat, berichtet. Die Gepäckträger verdienen ihren damaligen Namen: „luggage smashers", Gepäckzerschmeißer, noch immer; ein halbes Dutzend Züge der verschiedensten Linien läuft fast gleichzeitig ein und aus; wann aber der Zug, mit dem ich weiterfahren will, voraussichtlich ankommen und wieder abgehen wird, ist von Niemand zu erfahren. Obgleich wir uns im „Union Depot", d. h. auf dem Centralbahnhofe eines der verkehrsreichsten Knotenpunkte im Westen, befinden, besteht der Bahnsteig lediglich aus einem Bohlenbelag, der zum großen Theil morsch und zerbrochen ist. Alles rennt und hastet wirr durcheinander, und man ist froh, wenn man sich und sein Handgepäck an einer Wand- oder Pfeilerecke unterbringen kann, an der man wenigstens einigermaßen vor Stößen und Püffen sicher ist. Noch schlimmer wie ich war eine deutsche Handwerkerfamilie daran, ein aus Westfalen stammender Zimmermann mit Frau und vier Kindern, die auf denselben Zug wie ich

warteten, um sechzig Meilen weiter westwärts zu gehen, wo der Mann sich eine neue Heimath gründen wollte. Die ungeduldige kleine Gesellschaft war gar nicht zusammenzuhalten, und da zwei von ihnen an Größe und Alter mich lebhaft an die eigenen Kleinen erinnerten, die Tausende von Meilen von mir entfernt daheim saßen, fühlte ich ein menschliches Rühren und ließ mich freiwillig herbei, Kindermädchen zu spielen, bis unser Zug erschien.

Endlich um 12 Uhr Mittags war ich im Pulman Car der Union Pacific behaglich untergebracht, und nach einer angenehmen Tagesfahrt durch eine freundliche Landschaft, die in einer Länge von mehr als zweihundert Meilen an den Windungen des Kansasflusses sich ausbreitet, sowie einer gut verbrachten Nacht, landete ich Sonntag, den 8. Juni, um 8 Uhr früh in Denver, der Hauptstadt des Staates Colorado. Am South Platte River, einem Nebenfluß des Missouri, auf einem Hochplateau am Fuße der Felsengebirge belegen, zeigt die Stadt, die im Hinblick auf ihre prächtige, beherrschende Lage den Namen „Queen of the plains“ nicht mit Unrecht führt, ein so echt amerikanisches Gepräge und stellt zugleich ein derartiges Beispiel von Schnellwüchsigkeit dar, wie es gleich frappant selbst in den Vereinigten Staaten nicht häufig vorkommt. Im Jahre 1859 befand sich auf dem Platze, der heute den politischen und commerciellen Mittelpunkt von Colorado bildet, noch ein Lager von 4000 Indianern mit einem einzigen, von Weißen bewohnten Blockhause; im Anfang der sechziger Jahre war die Stadt nur von 2000 Weißen

und im Uebrigen nur von Indianern und Büffeln bewohnt. Noch Weber nennt in einem Reisebriefe vom Juli 1880 Denver eine wilde, tolle Stadt, in der er unter Pferdejägern und Squatters in einem kleinen, uncultivirten Hotel campiren müsse, und schon anderthalb Jahre darauf findet der frühere Staatssekretär Herzog auf seiner Reise durch Nordamerika einen Ort von nahezu 60 000 Einwohnern vor, einen Knotenpunkt von 5 Eisenbahnen, mit regelmäßigen Straßen, massiven Häusern und elektrischer Beleuchtung. Im Jahre 1887 werden bereits 80 000 Einwohner gezählt, und heute sehen wir eine Stadt von 100 000 Seelen vor uns, in welche 13 Eisenbahnlinien münden, eine Entwickelung, die hauptsächlich auf den Aufschwung der Bergwerksproduction zurückzuführen ist, denn Denver liegt inmitten eines Minendistrikts, der in den achtziger Jahren zeitweise über 11 Millionen Dollars jährlich allein an Silber geliefert hat.

Das Windsor Hotel, in dem ich absteige, ist ein Gasthaus ersten Ranges mit 500 Zimmern, einer riesigen Vorhalle und großartigen Speise- und Conversationssälen. Beim Lunch bedient mich ein deutscher Kellner, der dem verflossenen Helmerding, heiteren Angedenkens, sprechend ähnlich sieht und im Laufe der Unterhaltung als Herr Cohn, ehemals Inhaber einer nicht unbedeutenden Firma in Berlin, sich herausstellt. Was den Mann über den Ozean und zu dem jetzigen, von seiner früheren Stellung in jeder Beziehung recht abseits liegenden Beruf getrieben, unterlasse ich wohlweislich zu fragen.

Nach Tisch machte ich mit zwei aus Süddeutschland stammenden Kaufleuten, die ich im Hotel kennen gelernt, einen größeren Spaziergang durch die Stadt, die bei aller Großartigkeit der Gesammtanlage im Einzelnen doch noch auffallend unfertig erscheint. Stattlich breite Straßen, riesige Kauf- und Waarenhäuser, sowie zahlreiche luxuriöse Villen inmitten schöner Parks zeugen von der Bedeutung und Wohlhabenheit des Gemeinwesens; aber in nächster Nähe prächtiger Geschäftsbauten und Paläste stehen niedrige Häuschen und armselige Bretterbuden, der Straßendamm ist ungepflastert und starrt vor Schmutz, wie nur in einem Dorfe in Posen oder Westpreußen, und statt des Trottoirs liegen in den meisten Straßen wackelige Bretterbohlen. Desto ungetheilter ist der Eindruck, desto grandioser der Anblick, der sich uns bietet, sowie wir vor die Stadt in's Freie kommen. In einem mächtigen, weiten Halbkreis liegt die gewaltige Kette der Rocky Mountains, durch grünes, welliges Prairieland von uns getrennt, am Horizonte aufgebaut, und durch die dünne, klare Höhenluft über die Entfernung getäuscht, glaubt man, die zahlreichen schneebedeckten, in ihren Konturen scharf von einander sich abhebenden Gipfel dicht vor sich zu sehen.

Um der Hochgebirgsnatur näherzukommen und zugleich einen weiteren Tag der Erholung zu widmen, fuhr ich, nachdem ich nach fünf im Schlafwagen verbrachten Nächten zum ersten Male wieder in einem hohen, luftigen und namentlich fest stehenden Raume geschlafen, an andern Morgen über Colorado Springs auf einer kleinen Seiten-

bahn nach Manitou, einem vor nicht viel mehr als einem Jahrzehnt erstandenen, in der ganzen Anlage an einen Schweizer oder Schwarzwälder Aufenthalt erinnernden Badeplatz mit berühmten Eisen- und Schwefelquellen. Der nach Manitou, dem „Großen Geist" der Indianer, benannte Ort ist inmitten einer üppigen Vegetation belegen, von klarem Wasser durchrieselt und ringsum von schön bewaldeten Anhöhen eingeschlossen, während er zugleich eine entzückende Fernsicht auf die schneebedeckten Bergriesen der Rocky Mountains bietet. Geradeüber von Barker's House, in dem ich ein behagliches Unterkommen finde, ragt der 14300 Fuß hohe Pike's Peak in die Lüfte, und nicht weit von uns befindet sich der Garden of the Gods, der Götterhain, ein Ausflugspunkt, dessen Besuch sich in hohem Grade lohnt, wenn auch die Reklame, die denselben „eine der größten Sehenswürdigkeiten der Welt" nennt, amerikanisch übertrieben ist. Durch die sogen. Gates, einen von zwei hohen rothen Sandsteinklippen gebildeten Engpaß, in dessen Mitte ein niedrigeres, der „Pförtner" benanntes Felsstück lagert, gelangt man in ein parkähnliches, durch Hügel und felsiges Gestein ringsum von der Außenwelt abgeschlossenes Gelände von 500 Acre Ausdehnung, über welches zahllose röthlich schimmernde Sandsteinfelsen zerstreut sind, die, im Einzelnen völlig isolirt und ohne Zusammenhang mit einander, steil und unvermittelt, zum Theil bis zu einer Höhe von 350 Fuß aus dem Erdboden aufsteigend, die verschiedenartigsten, seltsamsten Formationen aufweisen und dementsprechend mit allerlei, mehr oder

weniger passenden Bezeichnungen wie Mönch, Hirschkopf, Alligator, Löwenhaupt, stage coach, Adlershorst, cathedral rock, Thurm zu Babel, lady of the garden und ähnlichen belegt sind. Das Ganze macht einen wildromantischen und zugleich überaus fremd- und eigenartigen Eindruck.

Abends in das Hotel zurückgekehrt, fand ich mich zu meiner großen Ueberraschung mitten im Felsengebirge in eine fast ausschließlich deutsche, und zwar süddeutsche Umgebung versetzt. Der Portier stellte sich als ein Mainzer Kind heraus; der äußerst mittheilsame Friseur und Barbier war, wie er mir erzählte, in der Eschenheimer Gasse in Frankfurt geboren; von einem zur Cur anwesenden, in Chicago ansässigen Ehepaar stammte der Mann aus Dürkheim, die Frau aus Neustadt a. H.; ein liebenswürdiger alter Herr war aus Kaiserslautern gebürtig, und mindestens als Halbdeutschen konnte mann einen jungen Mann aus Luxemburg ansehen; kurz, als wir nach dem Diner gemüthlich plaudernd auf der Veranda beisammen saßen, konnte ich ebenso gut in Rippoldsau oder Triberg wie in Manitou zu sein glauben. Mit vollstem Behagen gab ich mich, nach der Parforcetour, die ich bereits hinter mir hatte, dem Reiz des Aufenthalts und der Gesellschaft hin; zum ersten Male bedauerte ich aufrichtig, daß bei dem weiten Ziele, das ich mir gesteckt, meine so kurz bemessene Zeit mir nicht erlaubte, länger zu verweilen, und nur ungern schnürte ich nach einem erquickenden Morgenspaziergang am nächsten Vormittag mein Bündel, um wieder weiter zu ziehen.



Royal George im Gran Cañon, Colorado.

5.

Auf der Denver Rio Grande Bahn nach Salt Lake City. Ein Tag bei den Mormonen. Durch die Amerikanische Wüste nach Californien.

In Colorado Springs, einem in kahler Steppe belegenen reizlosen Curort, woselbst ich des mangelhaften Anschlusses halber mich eine Stunde aufzuhalten genöthigt war, bestieg ich kurz vor zwölf Uhr Mittags am Dienstag, den 10. Juni, den Zug der Denver Rio Grande Bahn, der mich nach dem Fahrplan in zweiund=

dreißig Stunden, also bis Mittwoch Abend um acht Uhr, nach Salt Lake City bringen sollte. Als „scenic line of the world“, als scenisch schönste Linie der Welt, ist in den zahlreich ausgegebenen Prospekten die vor uns liegende Strecke bezeichnet, und dies Mal sollte ich nicht enttäuscht sein, denn die Scenerie, die sich kurz hinter Pueblo, der Mittagsstation, eröffnet, ist in der That über alle Beschreibung großartig. Immer näher kommen uns die Berge, immer gewaltiger thürmen sie sich zu beiden Seiten der Bahn, immer dichter rücken sie an die schmale Trace heran, auf der wir uns bewegen, bis wir uns rechts und links von himmelhohen Felswänden eingeschlossen sehen. Bei Cañon City beginnen die Cañons, die furchtbaren Spalten und Klüfte, die der Arkansas in das Gebirge gerissen hat, und bei jeder der zahlreichen Windungen, welche die Bahn macht, bietet sich ein neuer, grandioser Blick in die wilde Hochgebirgsnatur. Geradezu überwältigend ist das Schauspiel im „Gran Cañon of the Arkansas“, wo der Fluß in einer Länge von acht Meilen zwischen senkrechten, bis zu einer Höhe von zweitausend Fuß emporsteigenden Wänden in einer winzigen Spalte schäumend und tosend sich den Weg bricht, und noch in diesem engen Raum die Menschenhand einen Platz für die Schienenstraße zu schaffen verstanden hat. Mit bewunderungswürdiger Kühnheit ist an dieser Stelle, die wir im offenen Aussichtswagen durchfahren, die Bahn gebaut; bald klammert sie sich mit unzähligen Trägern und Stützen an die steil emporragenden Felsen, bald saust der Zug auf leichtem, schwankem

Holzgerüst, donnernden Widerhall weckend, über eine Querschlucht, bald windet er sich, vom Gischt besprüht, im Strombett selbst. Am engsten wird die Kluft, am steilsten und wildesten die zu beiden Seiten überhängende Felswand in dem „Royal George“ benannten Theile des Gran Cañon, wo die Maschine uns über die berühmte „swinging bridge“ schleppt, die 200 Fuß lang, an riesigen, auf beiden Seiten in die Felswände verankerten Trägern aufgehängt ist. Bei Anbruch der Dämmerung sind wir auf dem höchsten Punkte angelangt, den die Bahn überschreitet, dem 10850 Fuß hohen Marshall-Paß, der wieder von noch höheren, kahlen Gipfeln, der Sangre de Christo-Kette, mit dem 14000 Fuß hohen Mount Ouray, einem erloschenen Vulkan, überragt ist. Hier ist, wie die Amerikaner sagen, der Rückgrat der Felsengebirge; von hier enteilen die Gewässer ostwärts nach dem Atlantic, westwärts nach dem Stillen Ozean.

Während des kurzen Halts, den wir in der Einöde dort oben machen, wird uns die wenig tröstliche Mittheilung, daß der Zug wegen eines Umbaues auf der eingeleisigen Strecke in Gunnison, woselbst wir gegen 10 Uhr Abends eintreffen sollen, zwölf Stunden liegen bleiben müsse, und sonach unsere Ankunft in Salt Lake City, statt Mittwoch Abend, erst Donnerstag früh zu erwarten sei. Mit der Resignation, die ich mir bereits angewöhnt habe, finde ich mich in die Nothwendigkeit, wieder eine Nacht mehr unterwegs zuzubringen, und mache es mir in der alsbald im Wagen hergerichteten Lagerstatt mit der Aus-

sicht bequem, mich wenigstens gründlich auszuschlafen. Doch schon vor 7 Uhr werde ich am anderen Morgen aus dem festesten Schlummer mit der Aufforderung geweckt, schleunigst aufzustehen und mich anzukleiden, um in einem dicht bei der Station gelegenen kleinen Wirthshause mein Frühstück einzunehmen, da der Zug bereits in einer halben Stunde weitergehen werde. Ich komme dieser Aufforderung schleunigst nach, gieße in der mir bezeichneten Wirthschaft, die sich als eine Kneipe ärmlichster Art herausstellt, einen kaum genießbaren Kaffee hinunter, stürze zurück, um nur nicht die Abfahrt zu versäumen, und erfahre nun, daß meine Eile unnöthig gewesen, da wir, in Folge anderweit eingegangener Nachricht, für's Erste noch nicht aufbrechen würden. Wie lange der Aufenthalt noch dauern werde, weiß kein Mensch; aber auch keiner der zahlreichen Reisenden zeigt sich besonders unruhig oder ungeduldig, vielmehr nehmen Alle die Situation mit bestem Humor hin, und eine allgemeine Heiterkeit entsteht, als plötzlich an einem der Wagen auf einem großen Zettel nachstehende Bekanntmachung erscheint: „Dieser Zug geht bestimmt zur fahrplanmäßigen Zeit heute — oder morgen ab."

Ich, bei meiner karg bemessenen Zeit, finde die Sache im Ganzen nicht so gemüthlich, und besonders schmerzlich fühle ich mich berührt, als ich jetzt nachträglich an der anderen Seite der Bahn ein hoch elegantes, „La Veta-Hotel" benanntes Gasthaus entdecke, wo ich zweifellos in angenehmerer Umgebung und in besserer Zubereitung mein Frühstück hätte einnehmen können. Das Hotel rührt, wie

mir erzählt wird, aus einer Zeit her, wo Gunnison — der Mittelpunkt eines ergiebigen Silberdistricts — einigen unternehmenden Leuten in St. Louis als besonders aussichtsvolles Speculationsfeld erschienen war; kaum gegründet, fertiggestellt und mit dreihundert Betten ausgestattet, war es auch bereits verkracht, und heute steht es fast das ganze Jahr über leer. Auf alle Fälle beschloß ich, mir das Hotel im Innern anzusehen; die geräumige Vorhalle war ganz im Stil der großen Newyorker Gasthäuser gehalten, in einer Fensternische stand ein bequemes Schreibpult, auf welchem elegante Briefbogen mit Firma und Abbildung des Hotels so einladend herumlagen, daß ich, kurz entschlossen, mir's bequem machte, um den unfreiwilligen Aufenthalt zur Erledigung einiger Briefe zu benutzen. Kaum hatte ich jedoch zu schreiben angefangen, als der Zug, den ich wohlweislich im Auge behalten hatte, plötzlich, ohne daß irgend welche Benachrichtigung erfolgt, ein Pfiff ertönt oder sonst ein Signal gegeben worden wäre, sich langsam in Bewegung setzte. Ich hatte kaum so viel Zeit, aus dem Hause heraus, über den Bahnsteig hinweg an den Zug heranzukommen, und konnte froh sein, daß es mir, wenn auch mit größter Gefahr für meine unteren Gliedmaßen, gelang, den Tritt des letzten Wagens zu erklimmen.

Eine Stunde hinter Gunnison kommen wir in den Black Cañon, in dem wir eine Strecke von mehreren Meilen auf einem aus dem lebenden Gestein herausgehauenen Plateau dahinrollen. Noch immer thürmen sich zu

beiden Seiten Felswände, die vorübergehend bis zu einer Höhe von 2000 Fuß sich erheben; doch hier und da beginnt das Gebirge bereits einen weniger schroffen, freundlicheren Charakter anzunehmen, und zeigt an einzelnen Stellen nicht nur Tannen-, sondern auch Laubwald. Mitten im Cañon, an einer Stelle, wo die Schlucht sich amphitheatralisch erweitert, steht die Curricanti-Nadel, ein gewaltiger, steil abfallender, röthlich schimmernder Monolith, der in Bezug auf Anmuth und Ebenmaß der Formen der Nadel der Kleopatra an die Seite gestellt wird. In Grand Junction, wo Mittagsstation gemacht wird, gehen wir auf die Rio Grande Western Bahn über; unter beständigem Wechsel der Scenerie vergeht der Tag, auch die zweite Nacht wird im Schlafwagen leidlich verbracht, und als Donnerstag früh der „breakfast call" ertönt, sind wir in Provo und befinden uns bereits in Utah, dem Lande der Mormonen. Seitwärts liegt der Süßwassersee Utha, der, wie in Palästina der See Genezareth mit dem Todten Meer, mit dem großen Salzsee durch einen Fluß verbunden wird, dem die „Heiligen der letzten Tage" den Namen Jordan beigelegt haben, um die biblische Analogie vollständig zu machen und zugleich anzudeuten, daß das Land von der göttlichen Vorsehung selbst zum Sitz des neuen Zion vorherbestimmt sei.

Utah, nach einem gleichnamigen Indianerstamm benannt, der das Land ursprünglich bewohnt hat, ist noch nicht als Staat in die Union aufgenommen, sondern figurirt noch immer als Territorium, d. h. es ist nicht im

Bundescongreß vertreten, und der Gouverneur wie die anderen höheren Beamten werden nicht vom Volke gewählt, sondern vom Präsidenten ernannt, obgleich das Land bereits gegen 220 000 Einwohner zählt und nicht nur durch Ackerbau, Viehzucht und einen ausgedehnten Bergwerksbetrieb, sondern auch durch eine sonstige gewerbliche Thätigkeit vielseitigster Art sich zu einer Blüthe und einem Wohlstand aufgeschwungen hat, der von manchem der kleineren Unionsstaaten nicht erreicht wird.

Die Geschichte des Zuges der Mormonen aus ihrer früheren Heimath nach ihrem jetzigen Wohnsitz liest sich wie ein Kapitel aus der Bibel und gemahnt an den Exodus im Alten Testament.

Nachdem Joë Smith, der Stifter der Secte in Carthago, im Staate Illinois ermordet, und auch ihre letzte Niederlassung, Nauvoo am Mississippi, Angesichts der in hellen Haufen mit Geschütz anrückenden und zu einer regelrechten Belagerung sich anschickenden Nachbarbevölkerung unhaltbar geworden war, setzte sich im Anfang des Jahres 1847, mitten im strengsten Winter, unter Führung ihres neuen Hauptes und Propheten, des früheren Zimmermanns Brigham Young, die gesammte Masse der Mormonen, viele Tausende an der Zahl, in Bewegung, um jenseits der großen Berge, im fernen wilden Westen sich eine neue Stätte zu gründen. Zu Fuß, auf Eseln und Maulthieren, zu Wagen und auf Karren, zogen die Schaaren der Männer, Weiber und Kinder, in verschiedene Karawanen getheilt und von den Führern musterhaft in Ordnung ge-

halten, durch die Prairien, über die hohen, unwirthlichen Pässe der Felsengebirge und durch die Wüste, um nach einer monatelangen Wanderung, voll der unsäglichsten Gefahren und Entbehrungen und nachdem sie eine Strecke von mehr als fünfzehnhundert Meilen durch unbewohntes, aller Hülfsquellen baares Land zurückgelegt, in die Ebene des großen Salzsees hinabzusteigen, in der sie das von Brigham Young ihnen verheißene neue Kanaan erblickten. Zwanzigtausend Quadratmeilen des Landes waren und sind noch jetzt eine, jeder Bewirthschaftung unzugängliche Wüstenei; zwei Fünftel von Utah sind von den rauhen Höhen des Wahsatchgebirges bedeckt, und so blieb die Cultur auf einen zwar siebenhundert Meilen langen, aber nur zehn Meilen breiten Thalstreifen beschränkt; diese Fläche aber, die früher gleichfalls eine völlige Wildniß war, haben die Mormonen in ein blühendes Acker- und Gartenland verwandelt, in dem jeder Fuß breit bewässert, bebaut und bepflanzt ist. An reichen Mais- und Weizenfeldern, prächtigen Baumpflanzungen und wohlgehegten Gärten vorüberfahrend nähern wir uns dem Ziele, und gegen zehn Uhr Vormittags läuft der Zug in Salt Lake City ein.

Mit einer begreiflichen Spannung und Neugier betritt der Fremde die Stadt; aber die Hoffnung, etwas ganz Besonderes, Romantisches, Geheimnißvolles zu finden, wird, heutzutage wenigstens, nicht mehr erfüllt, und namentlich von der Vielweiberei und ihren Mysterien ist weder den Häusern in ihrer äußeren Einrichtung, noch den Bewohnern in ihrem Wesen etwas anzumerken. Von den, etwas über

30 000 zählenden Einwohnern besteht jetzt bereits nahezu die Hälfte aus „gentiles“ oder Heiden, und auch bei den Mormonen ist die Polygamie aus der Oeffentlichkeit ganz verschwunden, seitdem von Bundeswegen durch eigens dazu eingesetzte Beamte in jedem zur Kenntniß der Behörden kommenden Falle unnachsichtlich eingeschritten wird. Seitdem die Gentilen, die noch bis in die siebziger Jahre zeitweise dem größten Terrorismus ausgesetzt und beständig in Gefahr waren, der strafenden Hand des Propheten und „destroying angels“ zu verfallen, auch die Stadtverwaltung in die Hand bekommen haben, erscheint die Macht des Mormonenthums völlig gebrochen, und über kurz oder lang ist einer neuer Auszug zu erwarten, zu welchem von dem ältesten Sohne des verstorbenen Brigham Young durch den Ankauf großer Ländereien in Mexiko anscheinend bereits die ersten Vorbereitungen getroffen sind.

Die Stadt macht einen ungemein sauberen und freundlichen Eindruck; die Straßen, zum größten Theil über hundert Fuß breit, sind mit schattigen Bäumen besetzt und von lebendigem, klarem Wasser in Rinnen durchflossen, während von den hohen Bergen, welche die Stadt in prächtigem Kranze umgeben, beständig ein erfrischender Hauch in die Ebene hinabströmt. Nur in der Main Street, woselbst die großen Hotels und Banken, neben stattlichen „stores“ oder Waarenhäusern und großartigen Läden sich angesiedelt haben, sowie in deren unmittelbarer Nachbarschaft schließen die Bauten dicht an einander an, in allen andern Straßen stehen die Häuser inmitten reich prangender Blumen- und

Obstgärten, die dem ganzen Bilde einen ländlich friedlichen, überaus anmuthigen Charakter verleihen.

Die Hauptsehenswürdigkeiten von Salt Lake City drängen sich im „sacred square", dem Tempelviereck, zusammen. Ich besuche zuerst das berühmte Tabernakel, das Gotteshaus der „latter day saints", einen unschönen Holzbau von elliptischer Form, der schon von Weitem durch sein colossales schildkrötenförmiges, von zahlreichen Sandsteinpfeilern getragenes Dach auffällt, im Innern jedoch, außer einer wunderbaren Akustik, die jedes an dem einen Ende des riesigen Raumes auch nur leise geflüsterte Wort am andern Ende deutlich hörbar macht, und einer ungewöhnlich großen Orgel nichts bietet, als eine zahllose Reihe von Holzbänken und Galerien, die für mehr als zwölftausend Personen Sitzplätze bieten sollen. Neben dem Tabernakel erhebt sich ein aus mächtigen Granitblöcken hergerichteter, großartig angelegter neuer Tempelbau, an dem bereits seit mehr als zehn Jahren gearbeitet wird, und auf welchen nahezu vier Millionen Dollars schon jetzt verwendet sind, der aber bei den enormen Kosten, die seine Fertigstellung erfordern würde, vielleicht niemals vollendet werden wird. Ein anderes im Tempelviereck belegenes stattliches Gebäude: die große Assembly Hall oder Versammlungshalle, besah ich nur von außen, und dem „Endowment House", in welchem die „Ansiegelungen" oder Trauungen und sonstige religiöse Acte vorgenommen werden, darf der Ungläubige sich überhaupt nicht nahen. Nachdem ich noch Brigham Young's Grab besucht und sein ehemaliges Wohn-

haus sowie den sogenannten „Bienenstock“ und das „Löwenhaus“, villenartige Bauten, in welchen zwanzig seiner Frauen untergebracht waren, mir hatte zeigen lassen, fuhr ich auf einer kleinen schmalspurigen Bahn im offenen Wagen durch eine freundliche Landschaft nach dem zwölf Meilen entfernten Garfield Beach, einem an den felsigen Abhängen des Wahsatchgebirges auf der einen, am großen Salzsee auf der anderen Seite belegenen Badeort: ein Aufenthalt, so großartig und entzückend zugleich, wie ich ihn ähnlich wenig gesehen, rechts die hohen schneebedeckten Berge, links der bald azurblau, bald smaragdgrün schimmernde Salt Lake, dazu ein Himmel so tief blau, wie nur in Unteritalien, und dabei ein fröhlich bewegtes Badeleben.

Eine merkwürdige Erscheinung ist der große Salzsee selbst; 1280 m über dem Meere belegen, hat er bei einer nur geringen, 11 m nirgends übersteigenden Tiefe, einer Länge von etwa 120 km und einer Breite von 48 km einen Gesammtflächeninhalt, der den des Bodensees mehr als zehn Mal übertrifft, und ist so salzhaltig, daß kein Thier in seinem Wasser zu leben vermag, wenngleich zahlreiche Vögel dicht über seinem, durch mehrere Inseln anmuthig unterbrochenen Spiegel sich tummeln. Infolge des hohen Salzgehaltes bildet der See eine natürliche Soole von solcher Dichtigkeit, daß ein Mensch darin nicht untersinken kann, vielmehr, sowohl auf dem Rücken liegend wie in sitzender Stellung, vom Wasser getragen wird: eine Thatsache, die ich an mir selbst erprobte, indem ich ein Bad nahm. In hohem Grade erfrischt und erquickt ließ ich

mich darauf in dem luftigen Strandpavillon nieder, wo eine kleine Kapelle, bestehend aus einem Engländer, einem Schweden und drei Amerikanern, unter Leitung eines Ungarn Strauß'sche Walzer spielte, und neu gestärkt kehrte ich nach Salt Lake City zurück, um nach einer Wanderung durch die elektrisch beleuchteten Straßen und, nachdem ich zum Andenken ein Exemplar des „Book of Mormon“, der mormonischen Bibel, erstanden hatte, über Ogden auf der Central-Pacific-Bahn meine Reise fortzusetzen.

Als ich am nächsten Morgen erwache, befinden wir uns in der großen Amerikanischen Wüste, in der wir nunmehr Stunden lang dahin fahren, um auf hunderte von Meilen nichts zu erblicken als eine graue, trostlos öde, von jeder Vegetation entblößte Steppe. Kein Baum, kein Strauch ist weit und breit zu sehen, nur dürres niedriges Gras und Unkraut wagt sich hier und da hervor, und endlose Flächen bedeckt ein alkalinischer Niederschlag, der im Sande weiße, wie frisch gefallener Schnee glitzernde Krystalle bildet. Beim leisesten Windhauch entwickeln sich undurchdringliche Staubwolken, die im Augenblick Alles mit einer dicken Kruste bedecken und wie Gift in alle Poren und Athmungsorgane dringen. So sind wir genöthigt, trotz steigender Hitze während der ganzen Fahrt Fenster und Thüren geschlossen zu halten und in einer Atmosphäre auszuharren, die immer unerträglicher wird. Um mich zu zerstreuen und geistig aufzufrischen, nahm ich Mark Twain's „Roughing it“ vor, ein köstliches Buch, in dem der berühmte amerikanische Humorist mit unerschöpflichem Witz

die Reise beschreibt, die er selbst vor fünfundzwanzig Jahren nach Nevada gemacht hat, wohin sein Bruder von der Bundesregierung als Secretär des Territoriums gesandt worden war. Von St. Joseph, Missouri bis Sacramento in Californien, ein Weg von etwa neunzehnhundert Meilen, auf welchem von Eisenbahnen noch nirgends die Rede war, brauchte die „stage-coach“, ein entsetzlicher Marterkasten, der meist auch die Nächte hindurch fuhr und überhaupt, abgesehen von Pferde- oder Maulthierwechsel, nur so oft und so lange Halt machte, als es zur Stärkung von Mensch und Vieh unbedingt erforderlich war, einige zwanzig Tage, und die Strapazen, welche die Reisenden fast die ganze Zeit über zu erdulden hatten, müssen wahrhaft furchtbar gewesen sein. Trotzdem sind sie stets guter Laune; auf der Fahrt durch die Wüste aber versagt auch ihnen der Humor, und man glaubt die kleine Schaar in ihrer ganzen Erschlaffung, Abgespanntheit und Uebermüdung körperlich vor sich zu sehen, wenn Mark Twain erzählt: „Tage lang fuhr unser Vehikel vom Morgen bis zum Abend durch die Wüstenei, vor sich, um sich und hinter sich wellenförmige Staubwolken aufwirbelnd, die uns derart einhüllten, daß wir in einem dichten Nebel dahin zu schwimmen glaubten. Und es war so heiß, so dumpf! unser Wasservorrath war bereits gegen Mittag erschöpft, und wir waren so durstig! Es war so öde, so ermattend und abspannend, und die endlosen Stunden krochen dahin mit einer so grausamen, tödtlichen Langsamkeit. Der Alkalistaub zerschnitt unsere

Lippen, drang in unsere Augen, zerfraß unsere Schleimhäute und trieb uns das Blut aus der Nase. Alle Romantik, mit der wir in der Einbildung unsere Reise vor dem Antritt und noch im Anfang der Fahrt umkleidet hatten, verblich und verschwand auf dieser Wüstentour und ließ nichts zurück als eine rauhe, durstige, nach Erlösung lechzende, verhaßte Wirklichkeit."

Angesichts solcher Schilderungen muß der heutige Reisende sich eigentlich glücklich schätzen; denn im Pullman Car umgiebt ihn, auch während er die Wüste durchjagt, die ganze Behaglichkeit eines gut eingerichteten Hauses, durch Eiswasser und andere ständig kalt gehaltene Getränke vermag er jederzeit den Gaumen zu kühlen und, wenn er sich matt fühlt, kann er auf bequemem Divan die Glieder strecken. Trotz alledem jedoch ist auch jetzt noch die Fahrt in hohem Grade ermüdend und abspannend, und auch die wenigen Ortschaften, an denen wir nach stundenlangen Zwischenräumen halten, bieten durchweg wenig Erfreuliches. Etwas Abwechselung bringt die Frühstücksstation Elko, wo ich die ersten Indianer zu sehen bekomme, Männer, Weiber und Kinder, die in hellen Haufen auf dem Bahnhof umherspazieren, zum größten Theil verkommene, häßliche Erscheinungen von untersetzter Figur, mit starken Backenknochen und schwarzem, straffem Haar. Eine auf dem Bahnsteig hockende „squaw" zeigt für zehn Cents, die jedoch vorher zu erlegen sind, das wenig appetitliche, braunrothe Gesicht ihres Baby, das auf ein Brett gebunden und, wie ein Packet mit einem großen Tuch umwickelt, neben

ihr liegt. Bei der Abfahrt nehmen mehrere Indianer auf der Plattform, auf der sie kraft eines von den Eisenbahngesellschaften ihnen eingeräumten Rechts umsonst mitfahren dürfen, und zwar gerade auf unserem Wagen Platz, um nach einiger Zeit bei voller Fahrt, nachdem sie erst eine kurze Strecke, an den seitlichen Eisenstangen hängend, sich haben schleifen lassen, mit großer Sicherheit, und anscheinend ohne sich Schaden zu thun, abzuspringen.

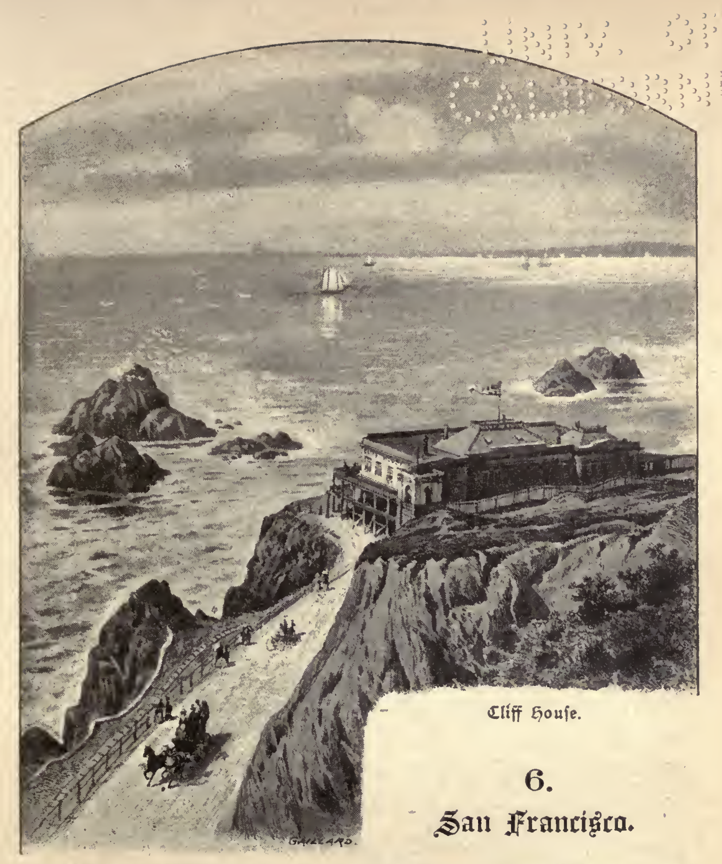
Eine wirkliche Oase ist die berühmte Station Humboldt, wo wir zwischen fünf und sechs Uhr zur Einnahme der Mittagsmahlzeit einen längeren Halt machen. Ringsum dehnt sich die endlose Wüste; aber auf dem kleinen Fleck, den der Bahnhof und seine nächste Umgebung einnimmt, haben die Ausdauer und der Geschmack des Stationsvorstehers durch eine mit unsäglicher Mühe hergestellte Bewässerung einen lieblichen Garten geschaffen, in welchem Gras, Blumen und Früchte gedeihen, in welchem eine prächtige Baumpflanzung Schatten und ein plätschernder Springbrunnen Kühle spendet. Noch geht es eine ansehnliche Strecke, zunächst am Humboldt River entlang, durch die Wildniß, und auch, wo von Zeit zu Zeit am Horizont sich Berge zeigen, sind sie von jeder Vegetation entblößt, trostlos kahl und grau. Aber kurz vor Wadsworth ändert sich das Bild; an die Stelle des mit Alkali und niederem Gestrüpp bedeckten Bodens treten malerische, mit Grün bedeckte und von schäumenden Gebirgsbächen durchströmte Abhänge: wir befinden uns am Fuße der Sierra Nevada, von deren Höhen eine erfrischende Brise auf

uns herniederweht. Ich trete auf die Plattform, um den Abend, der nach einem prachtvollen Sonnenuntergang schnell und unvermittelt hereingebrochen ist, im Freien zu genießen, und in vollen Zügen athme ich die köstliche Gebirgsluft, während hoch über uns am Firmament die Sterne in einem Glanz, in einer Pracht und Fülle sich entfalten, wie ich sie am heimischen Himmel niemals gesehen. Der Aufstieg wird alsbald so steil, daß zwei Maschinen den Zug schleppen müssen; den höchsten Punkt der Bahn, die in einer Höhe von 7042 Fuß belegene Station Summit, überschreiten wir bei Nacht, und als mich Sonnabend früh der schwarze Wagenwärter aus dem Bette holt, befinden wir uns in Sacramento, der politischen Hauptstadt des Staates Californien. Chinesen mit hoch gebundenem Zopf reichen uns den Kaffee, der vortrefflich schmeckt, und nach kurzer Rast, während welcher wir von der Stadt nur das stattliche, wie sein Vorbild in Washington auf einer Anhöhe belegene und ganz in Weiß gehaltene Capitol zu sehen bekommen, geht es, erst am Sacramentostrome entlang und dann durch das fruchtbare, grüne Thal des San Joaquin, an den sich abflachenden Hügeln des Küstengebirges, vorbei nach Benicia, wo ein riesiges Trajektschiff — angeblich das größte der Welt und im Stande, achtundvierzig Wagen nebst zwei Maschinen zugleich zu tragen — den ganzen Zug aufnimmt und über die Bay von San Francisco nach Port Costa schafft. Eine weitere kurze Fahrt bringt uns am anderen Ufer nach Oakland auf einem langen, über zwei Meilen in die See hinein gebauten Damm, an dessen

Ende wir den Zug verlassen, um mit unserem Gepäck ein großes Fährboot zu besteigen, das uns in zwanzig Minuten über den Südarm der Bay hinüberführt. Allmählich tritt der von zahlreichen Schiffen belebte Hafen hervor, und endlich wird die Stadt selbst, auf den Hügeln der gegenüberliegenden Küste stolz ausgebreitet, deutlich erkennbar.

Um 11 Uhr Vormittags sind wir in San Francisco.





Cliff House.

6.

San Francisco.

Market und California Street. Chinesenviertel. Golden Gate Park. Cliff House.

Unter allen Wundern des an Ueberraschungen, seltsamen wie großartigen Erscheinungen so reichen Landes, ist San Francisco nach seiner ganzen Entstehung und Anlage zweifellos der größten eines. An der Stelle, wo Angesichts

des „Golden Gate“, der vom Stillen Ocean in die Bay von San Francisco sich öffnenden Einfahrt, heute die westlichste von Weißen gegründete Großstadt, die bewunderte „Queen of the Pacific“, über ein Gebiet von mehreren deutschen Quadratmeilen sich ausdehnt, stand bis in das vierte Decennium dieses Jahrhunderts, neben einer kleinen, 1776 von den Spaniern gegründeten Mission Namens „Dolores“, nichts als ein dürftiges Indianerdorf, in welchem 1835 das erste Haus erbaut wurde. Die Ansiedelung, welche nach einem in der Umgebung noch jetzt wachsenden heilkräftigen Kraute „Yerba buena“ hieß, hatte es 1846 erst auf zweihundert Einwohner gebracht; 1847 erhielt sie den Namen San Francisco, der im Westen überall in Frisco abgekürzt wird; Anfangs 1848 wurde in Californien das erste Gold gefunden, und nun erfolgte eine derartige Masseneinwanderung aus allen Theilen der Welt, daß der Ort im nächsten Jahre bereits 20000 Einwohner zählte und zur Stadt erklärt wurde! 1853 war die Zahl bereits auf 50000 und 1870 auf 149500 gestiegen, 1880 wurden 234000 Einwohner gezählt, und der letzte Census ergab annähernd **350000** Seelen. Die alten „Neunundvierziger“ oder „California Pioneers“, die seiner Zeit als Abenteurer und Goldsucher in das Land gekommen und damit zuerst die Civilisation, wenn auch zunächst in recht rohen Anfängen, an die californische Küste gebracht haben, werden als die eigentlichen Begründer der Stadt in hohen Ehren gehalten. Einige Hundert von ihnen sind noch am Leben; sie bilden einen eigenen Verein

mit besonderem Abzeichen und haben wenig Respect vor dem heutigen Reisenden, der per Dampf in dreizehn bis vierzehn Tagen selbst aus Deutschland zu ihnen hinüberkommt, während sie sämmtlich noch mit dem Segler das Cap Horn umschifft und hundertachtzig bis zweihundert Tage zu ihrer Reise gebraucht haben.

Mit Stolz können die ergrauten Pioniere auf das mächtige, glänzende Emporium blicken, zu dem das von ihnen begründete Gemeinwesen im Laufe weniger Jahrzehnte sich entwickelt hat, eine Entwickelung, die um so staunenswerther ist, wenn man damit die erste Anlage der Stadt vergleicht. Auf sandigen Hügeln klettern die älteren Häuser hinauf, auf Anhöhen, die so steil sind, daß es heute unbegreiflich erscheint, wie man dort Straßen überhaupt anlegen konnte. Ein Theil dieser Hügel, welche zudem durch Schluchten zerrissen waren, ist später abgegraben, und das gewonnene Material ist zur Ausfüllung der Spalten und Senkungen verwendet worden. Dies ist jedoch nur unvollkommen geschehen, so daß kühne Steigungen unvermittelt neben schroffen Einschnitten und tiefen Senkungen sich erheben, und die Höhenlage in den verschiedenen Stadtgegenden eine ganz ungleiche ist. Auf dem Wege, auf dem der Fremde, von Oakland kommend, zuerst San Francisco betritt, merkt man von diesen eigenthümlichen Verhältnissen zunächst noch nichts, denn die Market Street, eine Hauptverkehrsader, die direct am Fährboot-Landungsplatz ihren Anfang nimmt und von dort in schräger Richtung nach Südwesten zu in einer Länge von drei Meilen die

Stadt durchkreuzt, liegt fast ihrer ganzen Länge nach in dem niederen, ebenen Theile. Hier umgiebt uns alsbald ein Treiben und Gewühl, so gewaltig und großartig, daß man an den Broadway in Newyork sich lebhaft erinnert fühlt, nur ist die Straße in jeder Beziehung stattlicher und vor Allem viel breiter wie letzterer. Auf dem Fahrdamm liegen vier Paar Schienengeleise, auf denen dicht besetzte offene Pferde- und Seilbahnwagen sich unaufhörlich hin- und herbewegen, während dröhnende Lastfuhrwerke, mit großen marktschreierischen Anzeigen bedeckte Reklamekutschen, leichte Einspänner und elegante Equipagen in endlos langen Reihen sich dazwischen drängen und zusammen mit der auf den Fußsteigen vorüberströmenden Menge sich zu einem Getöse vereinigen, wie ich es bisher eben nur in der Empire City kennen gelernt hatte. Was aber das Straßenbild in San Francisco vor Newyork voraus hat, was ihm einen so eigenartigen Reiz verleiht, das ist die leuchtende Farbenpracht, die über dem Ganzen liegt. Von den Häusern wehen und flattern bunte Fahnen und Standarten; wo eine Giebelwand den nöthigen Platz gelassen, sind in den schreiendsten Farben Plakate in mannshohen Lettern oder in grotesken bildlichen Darstellungen von den colossalsten Dimensionen angebracht, und alle hundert Schritt sehen wir zu den Ankündigungen riesengroße, weithin goldig funkelnde Metallbuchstaben benutzt, die hoch über uns, auf einem, von einer Seite der Straße zur andern gehenden Drahtgeflecht befestigt, frei in der Luft zu schweben scheinen. Zu beiden Seiten erheben sich mächtige, prunkvolle Bauten

mit reich bemalten Flaggenstangen, mit kostbaren Verzierungen in Eisen, Bronze und vergoldetem Schnitzwerk, und all' das leuchtet und flimmert in dem Glanz einer südlichen Sonne.

An einer der belebtesten Kreuzungen liegt das Palace Hotel, vor dem ich halte, einer der schönsten und größten Gasthöfe der Welt, mit sieben Stockwerken, die nach innen, von Galerien und Säulen malerisch umgeben, sich um einen glasbedachten Lichthof gruppiren, in dem namentlich Abends bei elektrischer Beleuchtung und den Klängen der Hauskapelle Fremde wie Einheimische in dichten Massen durch einander fluthen. Da das Hôtel außer den Sälen und den der allgemeinen Benutzung, zum Lesen, Schreiben, Rauchen, Billardspielen u. dergl., überlassenen Räumen 750 Zimmer enthält, bekomme ich ohne Umstände ein Quartier, das zwar im fünften Stock belegen, aber mit einem der bequemen fünf Fahrstühle leicht zu erreichen ist und aus einem geräumigen, elegant eingerichteten Wohn- und Schlafsalon, Badezimmer, sowie besonderen Räumen für Garderobe und Waschvorrichtung besteht. In den für amerikanische Verhältnisse äußerst mäßigen Preis von zwei Dollar sind Beleuchtung und Bedienung einbegriffen; von letzterer ist allerdings nicht viel zu merken, denn obgleich nach dem Reisehandbuch ein Personal von vierhundert Farbigen vorhanden sein soll, kann ich mich lahm klingeln, ohne daß auch nur einer der Herren sich sehen läßt.

Mein erster Ausgang gilt einem alten Freunde, Dr. Brigham, einem eingeborenen Amerikaner, dessen Be-

kanntschaft ich während des deutsch-französischen Krieges in Nancy gemacht hatte, wo er an einem internationalen Hospital als freiwilliger Arzt, ich dagegen — damals noch Referendar — beim Generalgouvernement in Lothringen als Auditoriatsgehilfe thätig war. Bei der Recherche nach zwei preußischen Officieren, die bei einem Ueberfall in der Nähe der Stadt verwundet worden waren, hatte ich seine Hilfe in Anspruch nehmen müssen, und aus diesem zufälligen Zusammentreffen hatte sich ein reger freundschaftlicher Verkehr entwickelt, der sich fortsetzte, als nach beendetem Feldzug Dr. B. auf einige Monate nach Berlin kam, um an den dortigen Krankenhäusern seine chirurgischen Kenntnisse zu vervollständigen. Im zoologischen Garten, während eines jener Monstreconcerte, bei denen der inzwischen selig verstorbene Wieprecht puterrothen Antlitzes den Taktstock schwang, hatte er mir eines Tages im Sommer 1872 Lebewohl gesagt, um in die Neue Welt zurückzukehren; nur einmal hatte ich seitdem, und zwar das Jahr darauf, aus San Francisco Nachricht von ihm erhalten, und dieses Schreibens erinnerte ich mich jetzt. Mit Hilfe des Adreßbuches stellte ich fest, daß er noch am Orte lebte, und daß seine Office sich in nächster Nähe des Hôtels befand; ich begab mich sofort dorthin, und es gab ein wirkliches Tableau, sowie eine aufrichtige herzliche Freude auf beiden Seiten, als wir, nachdem wir achtzehn Jahre nichts von einander gesehen und gehört hatten, plötzlich am anderen Ende der Welt uns wiedersahen. Ich mußte versprechen, am nächsten Tage sein Gast zu sein, und auf

diese Weise der Sorge um den Sonntag glücklich überhoben, überließ ich ihn seinen bereits ungeduldig gewordenen Patienten, um in der Stadt mich umzuschauen.

Nächst der Market Street, deren schönsten Theil ich bereits bei der Ankunft kennen gelernt, und in der die größten Hôtels und Ladengeschäfte belegen sind, ist die interessanteste Straße die California Street, interessant nicht nur durch ihre Bauten und Bewohner, sondern namentlich auch durch die Steigungsverhältnisse, die stellenweise geradezu verblüffend sind. In dieser vornehmsten und reichsten Straße giebt es Strecken, die mit Pferden überhaupt nicht befahren werden können, und die auch zu Fuß nur im langsamen Bergsteiger-Tempo zu nehmen sind, während man beim Abstieg sich der größten Vorsicht befleißigen muß, um nicht ins Rutschen zu kommen. Am bequemsten überwindet man diese Schwierigkeiten, indem man sich des cable car, d. h. der Drahtseilbahn, bedient, jenes Beförderungsmittels, dessen Einführung für San Francisco eine unabweisliche Nothwendigkeit war, und das heute ganz unentbehrlich ist. Die Wagen, die offen und ähnlich wie die unserer Pferdebahnen gebaut sind, laufen auf Schienen, zwischen denen in einer im Erdboden angebrachten Furche, „the endless rope“, das von einer stehenden Dampfmaschine in beständiger Bewegung erhaltene unendliche Drahtseil über beweglichen Rollen läuft. Der Boden des Wagens ist in der Längenachse offen, und in diesem Einschnitt befindet sich die Vorrichtung, welche den Wagen mit dem sich bewegenden Seile derart verbindet,

daß letzteres den Wagen mitnimmt. Sie besteht in einem großen Hebel, der in einer Zange endet und, je nachdem letztere das Seil packt oder losläßt, läuft oder steht der Wagen. Die Bewegung ist durchaus ruhig und gleichmäßig; ohne erkennbaren Motor, ohne Bespannung, wie von unsichtbarer Kraft bewegt, gleitet das Fahrzeug auch an den steilsten Stellen in demselben angenehmen Tempo den Berg hinauf und hinab, und doch kann man sich zeitweise eines leisen Angstgefühls nicht erwehren, wenn man von seinem luftigen Sitze in die sich öffnende Tiefe hinab oder die jäh ansteigende Höhe hinaufblickt.

Auf alle Fälle erhält man bei einer Fahrt mit der Kabelbahn, namentlich wenn man sich vorn auf die erste Bank des offenen Wagens setzt, auf die leichteste und schnellste Weise einen Ueberblick über die, gerade in Folge der vielen Unebenheiten höchst malerisch sich ausnehmende Stadt, deren seltsam anmuthende Eigenart noch dadurch vermehrt wird, daß mit Rücksicht auf die in Californien häufigen Erdbeben, sowie die große Kostspieligkeit von Steinbauten die meisten Privathäuser aus Holz, und zwar in allen möglichen und unmöglichen Stilarten, von der einfachsten bis zur verwegensten Gattung erbaut sind. Im unteren Theile der California Street herrscht das geschäftliche Treiben der Kaufmannswelt; in der Höhe aber, auf dem Nob Hill oder Nabobhügel, stehen die Paläste der Eisenbahnkönige, der Vieh- und Bonanza-Millionäre. „Bonanza“ bedeutet eine ergiebige Gold- oder Silberader, und die Summen, auf welche die von den Minenfürsten

angesammelten Reichthümer beziffert werden, klingen unglaublich.

Die prächtigen Villen liegen inmitten der herrlichsten Gärten und Parkanlagen, die, beständig besprengt, das ganze Jahr hindurch im schönsten Schmucke ihrer halbtropischen Pflanzen prangen. Die Häuser sind zwar gleichfalls nur aus Holz, aber so solide ausgeführt, so vorzüglich angestrichen und verkleidet, daß sie völlig den Eindruck massiver Steinbauten machen, und die Façaden insbesondere sind, wenn auch vielfach allzu reich decorirt und theatralisch überladen, doch durchweg überaus effectvoll. Läßt man den Blick, nachdem er auf diesem, auf schiefer Ebene aufgebauten Märchenwerk, auf diesen phantastischen Schlössern mit ihren Thürmen, Thürmchen und Erkern sattsam geruht, darüber hinaus auf die, von gewaltigen China- und Ostindienfahrern belebten Flächen der Bay und des Stillen Ozeans, sowie auf die seitwärts auftauchenden Felsenketten und dann wieder hinab auf das bunte Gewühl tief unten schweifen, so begreift man den unwiderstehlichen Reiz, den die in ihrer Art einzige Stadt auf jeden Fremden ausübt, der, von Westen oder Osten kommend, sie zum ersten Mal betritt, ein Reiz, der noch erhöht wird durch ein Völkergemisch, wie es ähnlich in der ganzen Welt vielleicht nur noch in Singapore sich wiederfindet. „In San Francisco fängt man an zu begreifen, daß die Erde rund ist, und daß die Extreme sich berühren,“ sagt Freiherr von Hübner; hier treffen sich der äußerste Osten und der äußerste Westen, aber auch alle dazwischen liegenden Länder, Nationalitäten

und Rassen sind mehr oder minder stark vertreten, und ihre Sendlinge vereinigen sich zu einer Gesammtheit, die einen wahren Mikrokosmos darstellt. Allein von Deutschen werden nahe an fünfzigtausend gezählt, und diese Kolonie hat vermöge ihrer Größe und ihres Ansehens in den verschiedensten Zweigen des geschäftlichen und socialen Lebens sich einen maßgebenden Einfluß zu erobern und zu wahren gewußt. Neben einer, über reiche Mittel gebietenden Unterstützungsgesellschaft für arme Einwanderer besitzt sie zwei ansehnliche Clubs und verschiedene andere Geselligkeitsvereine, ausgezeichnete Schulen, ein großartiges Krankenhaus und ein eigenes Theater. Den Deutschen kommen an Zahl die Irländer am nächsten, die zwar in allen Berufsständen vertreten sind, sich jedoch hauptsächlich in den unteren Classen, und zwar meist wenig vortheilhaft, bemerkbar machen. Frankreich liefert neben einigen respectablen Handlungshäusern zweiten Ranges und einem ausgezeichneten kleineren Restaurant — von Marchand, einem der besten Speisewirthe in den Vereinigten Staaten — wie überall in der Welt hauptsächlich Coiffeure und Modistinnen, während England durch eine Reihe großer Kapitalisten und Oesterreich fast ausschließlich durch Kaufleute aus Dalmatien vertreten ist. Die Mexikaner, die ehemaligen Herren des Landes, denen man die spanische Abkunft an der dunklen Gesichtsfarbe, dem schwarzen Haar und den feurigen Augen sofort ansieht, sind noch nicht ganz verschwunden, und hier und da tauchen auch, wenngleich nur ganz vereinzelt, in charakteristischer, fremdartiger Kleidung, mit dunklem Wollen-

hemd und breitkrämpigem Schlapphut jene abenteuerlichen Gestalten auf, die direct aus den Minen von Californien und Nevada oder von den Rinderheerden aus Arizono hergekommen zu sein scheinen. Hierzu kommen indianische Mischlinge, Farbige in allen Schattirungen, vom tiefsten Schwarz bis zum Elfenbeingelb oder milchweißen Opal, zahlreiche Japaner, vor Allem aber, wenn auch der Menge nach hinter den Deutschen und Irländern rangirend, die Chinesen. Sie sind es, die der Stadt ein ganz besonders charakteristisches Gepräge verleihen, und in der That kann man nirgends in San Francisco ein Paar Schritte thun, ohne auf die schlitzäugigen, bezopften Söhne des himmlischen Reiches zu stoßen. Sie sind in hohem Grade fleißig, emsig und genügsam; gewisse Beschäftigungen, wie namentlich das Waschen und Bügeln, haben sie nicht nur an der Westküste, sondern bis tief hinein in den Osten der Vereinigten Staaten fast ausschließlich in ihre Hände zu bringen gewußt, und die „Chinese laundry" — Chinesische Wäscherei — ist ein Schild, das man nicht nur in St. Louis und Chicago, sondern auch in Newyork noch häufig antrifft; ebenso anstellig, gewandt und brauchbar sind sie als Köche, Bäcker und Gärtner, wie als Erdarbeiter überhaupt, und die großen Bahnbauten der verschiedenen Pacificlinien wären ohne ihren Zufluß in so kurzer Zeit zweifellos nicht zu Ende geführt worden. In Folge der lohnenden Beschäftigung, welche sie in all diesen Berufszweigen fanden, und die, bei ihrer Bedürfnißlosigkeit, es ihnen ermöglichte, in wenigen Jahren nach ihren Be-

griffen ein „Vermögen" zu sammeln, hatte der Zuzug der Chinesen, der mit Entdeckung der californischen Goldfelder begonnen, und von Anfang der sechziger bis Mitte der siebziger Jahre im Durchschnitt auf siebentausend Einwanderer jährlich allein für Californien gestiegen war, allmählich einen Umfang angenommen, der nachgerade den durch diese Konkurrenz bedrohten Weißen beängstigend erschien und eine immer heftiger werdende Reaction und Agitation gegen die Mongolen wachrief. Man warf ihnen vor, daß sie für einen Lohn arbeiteten, bei dem zu bestehen einem weißen Arbeiter unmöglich sei, daß sie bei alledem von dem in Amerika verdienten Gelde so gut wie nichts dort zurückließen, vielmehr nur darauf bedacht seien, mit ihren ängstlich zusammengehaltenen Ersparnissen, sobald sie genug gesammelt, wieder nach China zurückzukehren, und daß sie auf diese Weise im Laufe der Zeit gegen zweihundert Millionen Dollar aus dem Lande geschafft hätten, während die weißen Einwanderer Geld mitbrächten und im Lande blieben; zudem seien sie unnatürlichen Lastern, dem Spiel und Opiumgenuß ergeben, und wie ihre Anwesenheit aus diesem Grunde demoralisirend wirke, sei dieselbe andererseits vermöge ihres dichten Zusammenlebens in engen unsauberen Gelassen gesundheitsgefährlich. Diese, zum Theil nicht unbegründeten, zum großen Theil indeß stark übertriebenen Angriffe hatten nach verschiedenen vergeblichen Anläufen schließlich ein, auf zehn Jahre jede Einwanderung verbietendes Bundesgesetz zur Folge, welches seit dem August 1882 in Kraft ist und naturgemäß eine starke Abnahme des mongolischen Elements

bewirkt hat; trotzdem wird die Zahl der allein in San Francisco lebenden Chinesen noch immer auf vierzigtausend — worunter nur achthundert Frauen — geschätzt. Dieselben bewohnen ein eigenes Viertel, und das „Chinese Quarter" gehört zu dem Interessantesten, was die an eigenartigen Erscheinungen so reiche Stadt dem Fremden bietet. Mitten in der besten Geschäftsgegend haben sie eine Reihe von Blocks der schönsten, belebtesten Straßen mit Beschlag belegt und in ein Stück Asien verwandelt, so daß man sich mit einem Schlage in eine fremde Welt, nach Honkong oder Peking versetzt glaubt, sobald man die „Chinatown" betritt. Die Häuser sind von oben bis unten mit bunten Schildern und Ankündigungen in rothen und goldenen chinesischen Schriftzeichen völlig überdeckt, bunte Papierlaternen in allen Größen und den wunderlichsten Formen hängen von den Dächern und Balkonen herab, und auf den Straßen wimmelt es von bezopften Menschenkindern, die in ihren weiten dunkeln Beinkleidern, ihren unschönen Kitteln, die bekannte, knopfgezierte schwarze Kappe oder einen breiten Filzhut auf dem Kopf, die weißbestrümpften Füße in große Filzpantoffeln gesteckt, gruppenweise beisammen stehen oder an den Häusern entlang schreiten. Unter Führung eines kundigen Detektiv besuchte ich das Chinesenviertel zur Abendzeit, wo das Gewühl auf den Straßen am stärksten, das ganze Leben und Treiben in und vor den Häusern am charakteristischsten ist. Alle Läden und Werkstätten, letztere gleichfalls durchweg im Erdgeschoß nach vorn heraus belegen, waren hell erleuchtet;

überall herrschte eine emsige Thätigkeit, die, wie ich mich später überzeugte, auch die ganze Nacht nicht ruht, denn in demselben Raum arbeiten innerhalb vierundzwanzig Stunden hintereinander schichtweise mehrere Parteien. Mit lebhaftem Interesse schaute ich den Hantirungen der verschiedenen Kaufleute und Handwerker zu; aus nächster Nähe beobachteten wir die Juweliere, die zahlreichen Schneider und die noch stärker vertretenen Schuster bei ihrer Arbeit, und als wirkliche Sehenswürdigkeit erschienen mir die Barbierläden, in denen der Chinese ohne Wasser und Seife, bloß mit kleinen Messerchen nicht nur auf dem Kopf und an den Stellen, wo der Bart wächst, sondern auch über den Augen, in der Nase, in den Ohren, kurz überall da, wo sich nur das kleinste Härchen zeigt, erbarmungslos so lange bearbeitet wird, bis Gesicht und Schädel spiegelblank erglänzen. Die Schinderei, bei der dem europäischen Zuschauer angst und bange wird, dauert nahezu eine Stunde, während deren das arme Opfer, zwar geschlossenen Auges, im übrigen aber, ohne eine Miene zu verziehen, dasitzt und Alles über sich ergehen läßt.

Hoch interessant ist es, einen Gang durch die Wohnräume im Innern der Häuser zu machen; das amerikanische Haus ist den Chinesen, bei ihrer Sparsamkeit und ihrem geringen Bedürfniß nach Luft und Licht, viel zu platzraubend, und so ist jedes Zimmer durch Bretter und Verschläge der Höhe nach in zwei, der Länge nach in drei oder noch mehr kleinere Abtheilungen zerlegt, und in jedem dieser Löcher sind, übereinander, wie im Zwischendeck der Schiffe,

an den Wänden so und so viel Schlafstellen angebracht. Andere kastenartige Behälter, in denen knapp für einen Erwachsenen Raum ist, befinden sich unter den Treppen, und im Hofraum sind, wie die Schwalbennester in allen Stockwerken, Zellen an die Mauer gekleckst, die nur auf Leitern zu erreichen sind: kurz, ein derartiges Haus ist zu einem förmlichen Dachsbau gemacht, in dem es unmöglich ist, sich ohne kundigen Führer zurecht zu finden. Am Ende eines solchen Labyrinths von Gängen, Durchlässen und Kämmerchen betraten wir eine jener Höhlen, in welchen die Opiumraucher in allen Stadien ihres Genusses: rauchend, allmählich einschlummernd und träumend auf dem Boden oder auf niedriger Pritsche die Nächte hindurch umherliegen. Der Anblick war jedoch so unerfreulich, die Luft in dem engen Raume so verpestet, daß wir alsbald den Rückzug antraten und, zur Erholung und Auffrischung, uns in das, in nächster Nähe belegene chinesische Restaurant begaben, um in dem für das bessere Publikum reservirten oberen Geschoß, einem hohen, lichten, mit schönem Porzellan, Bronze- und anderen Kunstgegenständen geschmackvoll ausgestatteten Raume, inmittten eines ausschließlich chinesischen Publikums, einen recht guten Thee zu trinken und dazu Ingwer und andere eingemachte Früchte an den bekannten dünnen Stäbchen zu verspeisen. Nachdem wir noch in das „Josshouse", den Göttertempel, einen Blick geworfen und den verschiedenen buntbemalten, inmitten kostbarer bronzener Weihgefäße, seidengestickter Banner und großer Porzellanvasen aufgebauten Götzen unsere Reverenz gemacht

hatten, gingen wir in das Theater. Durch den Zuschauerraum, der von einer nach vielen Hunderten zählenden Menge bis auf den letzten Platz besetzt war, nahm unser Detektiv den Weg direkt auf die Bühne, wo auf der Seite, dicht neben den agirenden Künstlern, Stühle für uns hingesetzt wurden. Der eigentliche Inhalt des Schauspiels, das bereits um fünf Uhr Nachmittags begonnen hatte und bis gegen Mitternacht dauern sollte, blieb mir trotz der eindrucksvollen Gesten, sowie der mitunter geradezu qualvollen Gliederverrenkungen der Schauspieler höchst unklar; es schien jedoch eine Haupt- und Staatsaktion zu sein, denn es traten eine Menge Großwürdenträger in kostbaren, goldstarrenden Gewändern auf, deren jedesmaliges Erscheinen von der gleichfalls auf der Bühne, an der Hinterwand, postirten Musik mit einem Höllenlärm von Pauken, Becken, Tamtams und chinesischen Metallfideln begrüßt wurde.

Den Schluß unserer nächtlichen Wanderung bildete ein Besuch in der urgemüthlichen deutschen Bierkneipe. An dem Tisch, an welchem wir Platz nahmen, saß ein bebrillter Landsmann, der eifrig das „Berliner Montagsblatt" studirte: ein Anblick, der mich so anheimelte, daß ich mich nothwendig in ein Gespräch mit ihm einlassen mußte. Es war ein wohlunterrichteter, liebenswürdiger Herr, mit dem ich bis tief in den Morgen hinein plauderte, während mein Detektiv erst Bier und dann Grog, ein Glas nach dem andern, auf Staatskosten hinuntergoß. Der Fremde stellte sich schließlich als Herr Meyer aus Nakel

bei Bromberg vor, und ich drückte ihm beim Abschied meine Freude darüber aus, seine Bekanntschaft gemacht zu haben, wenngleich ich bei mir dachte, daß ich, um jemand aus Nakel kennen zu lernen, nicht den Weg über das Weltmeer und quer durch Nordamerika bis zum Stillen Ocean hätte zu machen brauchen.

Für den ersten Tag in San Francisco hatte ich genug geleistet; da es zudem fast eine Woche her war, seitdem ich — in Manitou — zum letzten Male in einem Gasthause genächtigt hatte, warf ich mich, als ich zu einer Stunde, die mir nicht mehr deutlich erinnerlich ist, endlich zu Hause angelangt war, mit einem begreiflichen Wonnegefühl auf's Lager und schlief im Handumdrehen wie ein Dachs, um am andern Morgen erst zu erwachen, als die Sonne bereits hoch am Himmel stand.

Es war das schönste Sonntagswetter; in einem nahe belegenen deutschen Kaffeehause, dessen Wirth, ein biederer Leipziger, das schönste Sächsisch so unverfälscht sprach, als wäre er eben erst direkt von den Ufern der Pleiße eingetroffen, nahm ich mein Frühstück ein, und dann ging's mit der Pferdebahn nach dem Golden Gate Park, einer erst im Laufe der letzten Jahre mit ungeheuren Kosten aus dem Dünensande hervorgezauberten Anlage, die ein Areal von mehr als tausend Acre bedeckt, mit breiten Fahr- und schattigen Fußwegen versehen ist und die schönsten Pflanzen, theils im Freien, theils in einem großartigen Gewächshause enthält. Auf dem herrlichen Rasen lagerte eine unabsehbare Menge, und auf den zahlreichen

Spielplätzen tummelten sich Hunderte von Kindern, unter ihnen einige junge Chinesen, die im festtäglichen Putz ihrer reichgestickten seidenen Röcklein und mit ihren banddurchflochtenen Zöpfchen so nett und zierlich aussahen, daß ich am liebsten einen davon als Spielzeug für meine Kleinen mitgenommen hätte.

Zu Tisch fand ich mich um vier Uhr pünktlich bei meinem Freunde in dessen, weit draußen vor der Stadt am Broadway auf einer Anhöhe oberhalb der Bay entzückend belegenen Villa ein, um mit ihm, seiner anmuthigen Gattin und zwei niedlichen Töchterchen im Alter von neun und zehn Jahren ein paar reizende Stunden am häuslichen Heerd zu verleben. Dr. B. und seine Frau sind durch die mannigfachsten Beziehungen mit Ost und West verbunden; eine nahe Angehörige ist in Dresden an einen höheren Offizier verheirathet, ein Bruder des Hausherrn fungirt auf den Sandwichsinseln als amerikanischer Consul, hierzu kommen zahlreiche Verwandte in allen Theilen der Union, und alle zwei bis drei Jahre macht das Ehepaar die „drüben“ übliche große Tour, die sie durch die Vereinigten Staaten bis Newyork und von da über den Ozean nach England, Frankreich, Deutschland, nach der Schweiz und nach Italien führt. Ueberall, in London und Paris, wie in Florenz und Rom, kaufen sie auf, was sie nur Schönes und Kunstvolles finden können, um ihr Heim damit zu zieren, und so ist das Haus mit den Schätzen des Orients und Occidents auf's Kostbarste geschmückt, während Garten und Gewächshäuser die seltensten Pflanzen aufweisen, die

Dr. B. aus allen Theilen der Welt, u. A. auch aus einer der großen Gärtnereien in Erfurt, bezieht.

Unter anregendem Gespräch verging uns das Mahl; die Töchterchen sagten deutsche Gedichte auf, die sie von ihrer Erzieherin, einer jungen Dame aus Heidelberg, gelernt hatten, und nach Tisch fuhren wir auf einer Schmalspurbahn nach dem Cliff House, einem der berühmtesten Ausflugspunkte in den Vereinigten Staaten, einer Sehenswürdigkeit, die für San Francisco dieselbe Bedeutung hat, wie nur etwa der Central Park für Newyork oder das Kapitol für Washington. Unmittelbar am Stillen Ocean, und zwar am Point Lobos, der Südspitze des goldnen Thors, belegen, hat das Haus an sich außer einem guten Restaurant nichts Bemerkenswerthes aufzuweisen; sowie man jedoch aus dem Saal hinaus auf die Veranda tritt, bietet sich eine Aussicht von überwältigender Großartigkeit. Dicht unter uns tobt die Brandung gegen die natürliche Terrasse, auf der sich das Haus erhebt, rechts liegt das goldene Thor, die malerische Einfahrt der Bay, und darüber hinaus nordwärts die zackige Kette der Küstenberge, links dehnt sich in weitem Bogen der gelbe Strand mit seinen kahlen, sandigen Dünen und vor uns das endlose Meer mit den felsigen Farralone Islands im Hintergrunde. Was aber dem Bilde einen ganz besonderen, überraschenden Reiz verleiht, ist der in nächster Nähe aus dem Meer aufsteigende „seal rock“, ein aus drei Klippen bestehender Felsen, auf dem hunderte von „seals“ oder Seehunden in friedlicher Eintracht mit zahllosen schwarzen Kormorans

oder Wasserraben ein behagliches Dasein führen. In den sonderbarsten, lächerlichsten Verrenkungen und Drehungen klettern die unförmlichen, plumpen Gesellen unter heiserem, krächzendem Gebrüll mit ihren Schwimmfüßen mühsam den steilen, platten Fels hinauf, bis sie ein passendes Plätzchen gefunden haben, auf dem sie dann, das verkörperte Bild der Faulheit, ihre Siesta halten, um, sobald sie genug geruht, wieder felsabwärts in die Wellen zu rutschen und zu rollen: eins der seltsamsten und zugleich unterhaltendsten Schauspiele, die man sich denken kann. Die Robben auf dem seal rock müssen kraft einer staatlichen Verordnung geschont werden; sie würden indeß auch ohnedies unter allgemeinem Schutze stehen, denn sie erfreuen sich der größten Beliebtheit. Die Stammgäste des Cliff House kennen die ansehnlichsten Exemplare unter ihnen gewissermaßen persönlich und haben sie mit Namen belegt; der Hauptschreier unter ihnen, ein feister Bursche, der sich von Niemand seinen Platz streitig machen läßt, führt, nach dem bekannten General und Congreßmitglied, den Spitznamen „Ben Butler".

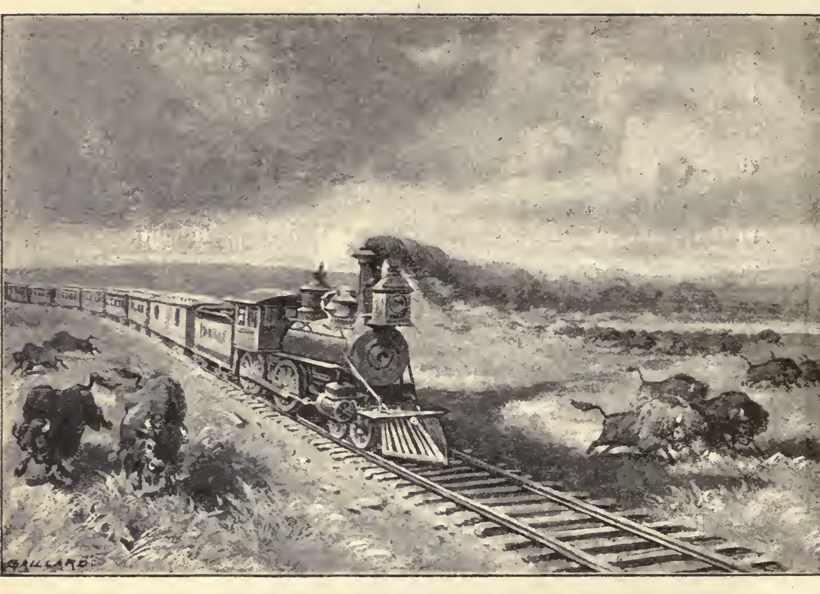
Den Abend verbrachte ich wieder in dem gastlichen Hause am Broadway, und um Mitternacht sagte ich meinen Freunden, mit dem herzlichsten Dank für die liebenswürdige Aufnahme, bewegt Lebewohl.

Der nächste Tag war der Besichtigung der bemerkenswertheren öffentlichen Gebäude, wie des Stadthauses und der Münze, vor Allem aber einem nochmaligen Studium des immer von Neuem reizvollen Straßenlebens gewidmet.

Noch ein Mal rollte ich die California Street hinauf und hinab; mit der bei meinem ersten Besuch gewonnenen Ortskunde wandelte ich, in Ruhe und Gemächlichkeit, noch ein Mal durch das Chinesenviertel hindurch und weiter bis zur Montgomery Street, dem Hauptquartier der Juweliere, um zu guterletzt noch dem berühmten „Diamantenpalast" von Andrews, einem Magazin von märchenhafter Pracht des Inhalts und der Ausstattung, einen Besuch abzustatten.

Vor Thoresschluß versah ich mich für den bescheidenen Betrag von 15 D. 50 Cts. = 66 Mk. mit Schlafwagen-Zuschlagskarten bis Chicago, und um 8 Uhr Abends nahm ich, voll der herrlichsten Eindrücke, von der reizvollsten und originellsten Stadt, die ich auf meiner Wanderung gesehen, Abschied, um wieder gen Osten zurück zu pilgern.





In der Prairie.

7.

Ueber Ogden-Omaha nach Chicago. Am Niagara. Wiederankunft in Newyork.

Die längste Eisenbahnfahrt, die ich auf meiner Ueberlandstour ununterbrochen zurückzulegen hatte, lag vor mir; von Montag Abend bis Freitag Nachmittag: vier Nächte und beinahe ebenso viel Tage sollte ich unterwegs sein, aber die Aussicht schreckte mich nicht. „*τέτλαθι δή κραδίη; καὶ κύντερον ἄλλο ποτ ἔτλης*“ rief ich, mit dem gleichfalls vielgereisten Odysseus, mir zu, als ich in Oakland den

Zug der Central Pacific bestieg; im Uebrigen verließ ich mich auf meine starken Nerven und auf Pullman, und was mich vor Allem aufrecht erhielt, war der Gedanke, daß es auf diesem Wege, wenn auch in Etappen, wieder heimwärts ging.

Als ich Dienstag früh aus meinem Oberbett heraus und glücklich auf den Fußboden gelangt bin, befinden wir uns auf der Höhe der Sierra Nevada. Während ich anfange, mich zu rasiren, was bei der vorzüglichen Gangart der Wagen ohne Schwierigkeit vor sich geht, kommen wir unter die berühmten Schneeschutzdächer, die sich meilenweit in kurzen Unterbrechungen an einander reihen, und da es die ganze Zeit über fast völlig dunkel ist, habe ich das Vergnügen, nahezu eine Stunde mit eingeseiftem Antlitz dazustehen. Hinter Wadsworth tauchen wir wieder in die Wüste, deren entsetzliche Oede auch dies Mal einzig durch die Station Humboldt erfreulich unterbrochen wird. So lange es meine Augen nicht anstrengt, lese ich in den Büchern, die ein mitfahrender Kolporteur stoßweise zur Auswahl auf meinem Tische niedergelegt hat, und unter denen ich einige recht gute Romane entdecke, wie „Mr. Barnes of Newyork“ von Gunter, die reizendste Reiselektüre, die man sich denken kann, und „Beatrice“ von Rider Haggard, eine Herzensgeschichte von hoher poetischer Schönheit. „The book of Mormon“ dagegen, die Mormonenbibel, lege ich nach mehreren vergeblichen Versuchen, mich drinnen zu vertiefen, endgültig weg; das Buch ist so öde und einschläfernd,

daß Mark Twain es mit Recht „chloroform in print“, gedrucktes Chloroform, benennt.

Mit mir im Zuge befinden sich drei preußische Offiziere, die, auf der Heimtour von einer Weltumsegelung begriffen, in Folge einer Aenderung in ihren Reisedispositionen seit Monaten ohne jede Nachricht aus der Heimath geblieben sind und nun von mir über Alles, was sich inzwischen Wichtiges zugetragen hat, unterrichtet sein möchten. Ich schicke mich an, ihnen einen kurzen Abriß über die jüngsten Phasen der neuesten Weltgeschichte zu geben; doch als einer der Herren gleich Anfangs, zwischen Humboldt und Winnemucca, mich mit der Frage unterbricht, welche interessanten Ernennungen und Beförderungen in den letzten Nummern des Militär-Wochenblattes enthalten seien, muß ich mit Faust sagen: „Hier stock' ich schon!“

Unter Plaudern, Lesen, Essen und Schlafen vergeht der Tag und die folgende Nacht, und am zweiten Morgen sind wir in Ogden, dem Knotenpunkt der Central- und Union-Pacific-Bahn, wo am 10. Mai 1869 bei Vollendung des Baues der ersten großen Ueberlandsroute die letzten Schienen der von Ost und West einander entgegengeführten Linien mit silbernen Nägeln befestigt wurden. Wir stellen unsere Uhr eine Stunde vor, denn wir kommen jetzt in das Gebiet der „mountain time“ oder Gebirgszeit, die bis North Platte maßgebend ist, während von der Küste des Stillen Oceans oder Pacific bis Ogden die „pacific time“ gilt. Den mehr als einstündigen Aufenthalt, der uns ver-

gönnt ist, benutze ich, um auf dem Bahnhof der, auf einem Hochplateau inmitten der schneebedeckten Höhen des Wahsatchgebirges prächtig belegenen Station auf- und ab- spazierend frische Luft zu schöpfen und dann mit dem Stationsvorsteher, dem ersten, dessen ich bis jetzt überhaupt habhaft geworden, ein längeres Gespräch zu führen. Um zehn Uhr sind wir wieder unterwegs und um die Mittags- zeit passiren wir noch ein Mal zwei grandiose Schluchten, den Weber- und den Echo-Cañon, um dann allmählich die hohen Berge hinter uns zu lassen und hinter Green River auf eine längere Strecke eine einförmige, reizlose Ebene zu durchfahren. Am Donnerstag sind wir zu frühester Morgenstunde in Cheyenne, der Hauptstadt von Wyoming, und nachdem wir über zweihundert Meilen durch welliges Prairieland kutschirt sind, in dem außer einigen spärlichen, in weiten Abständen zerstreut daliegenden Ansiedelungen nichts zu sehen als zahllose, nur hier und da von berittenen Hirten, den sog. Cowboys, bewachte Rinder, kommen wir gegen Mittag nach North Platte im Staate Nebraska und damit in das Gebiet der „central time“ oder mittleren Zeit. An umfangreichen Werkstätten und Lokomotivschuppen vorbei fahren wir zu einem längeren Halt in die Station ein, in deren nächster Nähe sich die ausgedehnten Besitzungen und Viehstände des in ganz Europa und Amerika unter dem Namen Buffalo Bill bekannten Obersten und Senators Cody befinden. Hinter North Platte senkt sich der Boden merklich; eine Reihe von Stunden läuft die Bahn, immer noch durch bloßes Weideland, am

Ufer des Platte River entlang, erst spät am Nachmittag zeigen sich bebaute Felder und dichtere Ortschaften, und nach neun Uhr Abends sind wir in Omaha, der größten Stadt in Nebraska, Knotenpunkt von dreizehn Eisenbahnen und Endstation der Union-Pacific, wenn auch deren Linie selbst noch über den Missouri bis Council Bluffs geht. Auf einer großartigen, 2900 Fuß langen und 50 Fuß über Hochwasser liegenden Brücke setzen wir über den Strom, und zwanzig Minuten nach der Abfahrt von Omaha verlassen wir den Zug, der uns von Ogden, eine Strecke von 1034 Meilen, bis hierher gebracht hat.

In Council Bluffs treffen alle Bahnen zusammen, welche von Norden und Osten her an die Union-Pacific Anschluß suchen; allein von Chicago führen fünf Linien hierher: die Chicago- and Northwestern-, die Chicago-, Rock Island- and Pacific-, die Chicago-, Milwaukee- and St. Paul-, die Wabasch-, St. Louis- and Pacific- und die Chicago-, Burlington- and Quincy-Bahn. Ich benutze die letztere, die südlichste, und bin bald nach zehn Uhr bereits friedlich auf der schon in San Francisco gesicherten Lagerstatt gebettet. Während der Nacht durchfahren wir den Staat Iowa, und Freitag früh erwache ich zeitig genug, um bei Burlington, einem malerisch belegenen Ort, noch ein letztes Mal den Mississippi zu sehen, den wir auf einer prächtigen Brücke überschreiten. Jenseits des Stromes sind wir im Staate Illinois, und durch fruchtbares Gelände, an üppigen Weizenfeldern und freundlichen

Farmen vorüber geht es weiter, bis wir um ein Uhr Nachmittags in Chicago eintreffen.

Kaum eine Viertelstunde später bin ich mit meinem Gepäck im Palmer House abgesetzt, einer acht Stock hohen Riesen-Karavanserei, in deren geräumiger, in einen prächtigen Lichthof ausmündenden Vorhalle ein Gewühl herrscht, wie auf einem Jahrmarkt. Während ich mich der langen Reihe von Reisenden anschließe, die bereits vor mir längs der in der Mitte des Vestibüls angebrachten „office" Queue bilden, um Zimmer angewiesen zu bekommen, hält ein Omnibus nach dem andern vor dem Hôtel, jeder eine neue volle Ladung von Menschen und haushohen Koffern mit sich bringend. All' das sammelt sich um uns, und Alles, lebendes wie todtes Gut, wird mit anerkennenswerther Geschwindigkeit und ohne viel Weiterungen und Worte untergebracht. So lange noch Platz verfügbar, was bei der Massenhaftigkeit der vorhandenen Räume fast stets der Fall, wird dem Reisenden, der sich an der Reihe befindet, d. h. der glücklich bis zu dem hochgebietenden „gentleman at the office" vorgedrungen ist, ohne daß er ein Wort zu verlieren braucht, von letzterem wortlos das große Fremdenbuch zur Einzeichnung des Namens hingereicht, und sobald dies geschehen, ebenso wortlos der Schlüssel zum Zimmer eingehändigt. Unmittelbar darauf fährt, von je einem Schwarzen eskortirt, in einem Lift der neue Ankömmling, in einem andern sein Gepäck in die Höhe; wenige Augenblicke später befindet man sich mit seinen sieben Sachen in dem überwiesenen Quartier, und

damit hat die Fürsorge der Hôteldirektion für ihren Gast der Hauptsache nach ihr Ende. Diese Vorgänge spielen sich in ihrer gesammten Reihenfolge in allen großen amerikanischen Hôtels mehr oder weniger gleichmäßig ab; das überaus Zweckmäßige der ganzen Einrichtung kam mir nirgends mehr zum Bewußtsein, als im Palmer House zu Chicago.

Ich selbst werde dort im fünften Stock abgeladen und recht befriedigend untergebracht, nehme das landesübliche, nach der viertägigen Eisenbahnfahrt doppelt wohlthätige Bad, ziehe endlich einmal frische Wäsche, sowie andere, nicht staubgetränkte Kleidung an, und bald nach zwei Uhr fahre ich bereits wieder in die Tiefe. Glücklich unten angelangt, treffe ich in der Vorhalle zu meiner großen Freude einen Reisegefährten von der „Normania“, der, wie er mir erzählt, seit bereits vierzehn Tagen sich in Chicago aufhält und mit demselben Schiffe, wie ich, die Rückfahrt nach Europa zu machen beabsichtigt. Es ist ein liebeswürdiger älterer Herr mit dem seltenen Namen Müller, und unter seiner kundigen Führung beginne ich ohne weiteren Verzug meine Wanderung durch die Stadt.

Der Eindruck, der sich alsbald aufdrängt, sowie man nur durch einige der Hauptstraßen gegangen, ist der des Außergewöhnlichen, Riesenhaften in den räumlichen Anlagen, sowie im ganzen Leben und Verkehr. Spielt die Größe der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten überhaupt eine wichtigere Rolle, als in irgend einem anderen Lande, so läßt das in dieser Hinsicht in Chicago Erreichte Alles von

andern Städten der Union Geleistete weit hinter sich zurück und grenzt ans Unglaubliche. Galt das Palmer House mit seinen über ein ganzes Straßenviereck sich ausdehnenden Baulichkeiten und seinen achthundertfünfzehn Zimmern bis vor Kurzem als eins der größten Gasthäuser der Welt, so ist es jetzt völlig in den Schatten gestellt durch das im vorigen Jahre eröffnete Auditorium-Hôtel, einen kolossalen, palastartigen Quaderbau mit zehn Stockwerken, der, neben so und so viel hundert Logirzimmern und zahllosen, mit exotischer Pracht ausgestatteten Gesellschaftsräumen, ein Theater mit achttausend Sitzplätzen enthält und besonders dadurch merkwürdig ist, daß man den Speisesaal, um den Gästen neben einem guten Mahl einen großartigen Rundblick über die Stadt und den Michigan-See zu bieten, in den zehnten Stock gelegt hat. Und diese Riesenbauten sind nicht etwa Ausnahmen; Tacoma- und Owings-Building sind je dreizehn Stock hoch, Pullman-Building, in dem die Bureaus der gleichnamigen Aktiengesellschaft untergebracht sind, zählt neun Etagen, und in State-, Clark- und Madison-Street, den Hauptgeschäftsstraßen, bilden die sieben- und achtstöckigen Häuser die Regel. Durchweg aus solidestem Material, zum großen Theil aus Braunsteinquadern im Barockstyl aufgeführt, machen sie einen imponirenden Eindruck, der allerdings einen etwas ungemüthlichen Beigeschmack erhält durch die, der Feuersgefahr halber angebrachten eisernen Treppen, welche von oben bis zum ersten Stockwerk an den Außenseiten entlang führen. Der in der Ausstattung der einzelnen Riesen-

magazine und ihrer Schaufenster entfaltete Prunk entspricht der Großartigkeit und Kostspieligkeit der Gebäude, und auf den Straßen selbst herrscht in der Hauptgeschäftszeit ein Leben und Treiben, gegen welches selbst Newyork und San Francisco zurücktreten. Neben einem Strom von Fußgängern, der sich zeitweise zu einer undurchdringlichen Masse aufstaut, ergießt sich auf dem Fahrweg unter betäubendem Lärm ein wahres „Tohu Wabohu" von Fuhrwerken aller Art, unter denen wieder die cable cars die Hauptrolle spielen. Zu vier und fünf aneinander gehängt, durchjagen sie im schnellsten Tempo die Straßen, meist nicht nur auf allen Sitzplätzen, sondern auch in den Zwischengängen, an den Seiten und auf den Trittbrettern derartig besetzt, daß man nicht begreift, wie die Menschen hinein- und wieder herauskommen. Und dieser riesenhaft gewaltige, über jedes gewohnte Maß hinausgehende Verkehr spielt sich ab auf einem Platze, der im Jahre 1833 noch ein kleiner Flecken von 550 Einwohnern in 175 Häuschen war, der erst 1837 das Städterecht erhielt, der vor fünzig Jahren nicht mehr als 4500 und im Jahre 1850 noch nicht ganz 30000 Einwohner besaß. Erst mit der Entwickelung der Eisenbahnen beginnt die Stadt, ein schnelleres Wachsthum anzunehmen, so daß 1860 110000 und 1870 bereits 300000 Einwohner vorhanden sind. Im October 1871 war Chicago der Schauplatz eines furchtbaren Feuers, das drei Tage wüthete, bei dem gegen 200 Menschen um's Leben kamen, 17400 Häuser zerstört und 98500 Personen obdachlos gemacht wurden. Kaum war der Brand zu Ende,

so wurde, ehe noch überall die rauchenden Trümmer weggeräumt waren, mit dem Wiederaufbau der Stadt begonnen, die an derselben Stelle mit einer Schnelligkeit, in einer Pracht und Großartigkeit sich neu erhob, die ohne Gleichen dasteht. Im Jahre 1880 zählte Chicago bereits gegen 500 000 Einwohner, und der neueste Census von 1890 ergab 1 098 000 Seelen, so daß sich schon jetzt annähernd der Zeitpunkt bestimmen läßt, mit dem es Newyork überflügelt haben wird.

Der Grund für diese staunenswerthe, beispiellose Entwickelung ist in der überaus günstigen Lage der Stadt zu suchen; am südwestlichen Ende des Michigan-See's belegen, der auf der Westküste außer Milwaukee keinen brauchbaren Hafen hat, und durch den See, sowie den Chicago-River mit einer Wasserfront versehen, die auf eine Länge von dreißig Meilen für den Handel und namentlich für die Anlage zahlreicher Holz- und Kohlenplätze, Elevatoren, Speicher und Waarenhäuser sich nutzbar machen ließ, ist Chicago außerdem durch Kanäle mit dem Mississippi wie mit dem Hudson verbunden und damit im Besitze direkter Wasserstraßen nach dem Golf von Mexiko wie nach Newyork. Hierzu kommt, daß es im Laufe der Zeit End- und Knotenpunkt von nahezu dreißig Eisenbahnlinien geworden ist, auf denen Weizen und Vieh in ungezählten Mengen aus dem Westen heranströmt, um im Rohzustande oder verarbeitet, zu Lande oder zu Wasser nach der Ostküste und von dort über das Meer nach den fleisch- und getreidebedürftigen Ländern Europa's weiter zu gehen. Auf diese

Weise ist Chicago, dessen Haupthandelsartikel, wie dies in St. Louis der Fall, Getreide, Vieh und „provisions“ bilden, in noch ungleich größerem Maße als letzteres, zu einem Hauptschnittpunkt des Verkehrs vom Westen nach dem Osten geworden und hat sich allmählich zu einem Handelsplatz entwickelt, dem in der neuen Welt nur noch Newyork im Rang vorangeht.

Nachdem wir in dem wilden Treiben auf den Straßen uns genugsam umgeschaut und die himmelhohen Bauten, die prächtigen Geschäftshäuser, wie die prunkenden Privatpaläste bis zur Ermüdung angestaunt hatten, kehrten wir in's Hôtel zurück, um eine leibliche Stärkung zu uns zu nehmen. Am Eingang des, selbstredend wieder riesengroßen Speisesaals, in dem Hunderte von Menschen an kleinen runden Tischen tafelten, empfing uns ein Schwarzer in tadellosem Gesellschaftsanzuge, der jedem Gaste Hut und Stock oder Schirm abnahm, um, ohne daß er eine Nummer, Marke oder dergleichen verabreicht oder die Gegenstände irgendwie mit einem Erkennungszeichen versehen hätte, beim Weggehen jedem das Seine mit unfehlbarer Sicherheit richtig zurückzugeben, ein Vorgang, den ich schon in andern Städten beobachtet hatte, der mir aber nie so erstaunlich und verblüffend erschienen war, wie gerade im Palmer House mit seinen zahllosen Tischgästen.

Nach dem Diner besuchten wir das Chicago Opera House, wo unter dem Titel „the cristal slipper or little Cinderella“ die altbekannte Aschenbrödel-Feerie in prächtiger Ausstattung gegeben wurde, aber eine so

tropische Hitze herrschte, daß wir nach dem ersten Akte auf- und davon gingen, um in einem kühlen deutschen Bierkeller mit einem dritten Landsmann, der sich zu uns gesellt hatte, bis um Mitternacht gemüthlich zu plaudern.

Der nächste Vormittag war dem Besuch von Pullman City gewidmet, der von Pullman's Palace Car Company im Anfang der achtziger Jahre zehn Meilen südlich von Chicago, am Ufer des Lake Calumet, auf damaligem Prairieland für die Werkstätten und Arbeiter der Gesellschaft angelegten Stadt. In den großartigen Fabrikanlagen, in denen wir, nach erhaltener Erlaubniß, von einem deutschen Werkführer herumgeführt und auf's Bereitwilligste über alles Wissenswerthe unterrichtet wurden, werden nicht nur die eigentlichen Palast-, Schlaf- und Speise-Wagen, von denen Ende 1889 nach dem damals erstatteten Jahresbericht bereits 2000 Stück auf einem Netz von 117850 Meilen amerikanischer, englischer und italienischer Eisenbahnen im Betriebe waren, sondern auch gewöhnliche Personen-, sowie Güterwagen gebaut, und Alles, was, vom Gröbsten bis zum Feinsten, zur inneren Einrichtung und Ausstattung an Holz-, Eisen-, Glas-, Malerei- und Polsterarbeit erforderlich ist, wird hier gleichfalls hergestellt. Daneben befinden sich die Werkstätten der „Allen'schen Papierwagenräder-Gesellschaft", die großen Werke der „Union Foundry", die Wagenräderfabrik der „Pullman Iron and Steel Company", sowie verschiedene, anderen Gesellschaften gehörige Anlagen, wie Schmieden, Ziegeleien und eine Gasbereitungsanstalt am Orte vereinigt. Allein in der Pull-

man'schen Wagenfabrik werden fünf- bis sechstausend Arbeiter regelmäßig beschäftigt, und die der Hauptsache nach eigens für dies Personal nebst den dazu gehörigen Werkführern und Beamten geschaffenen Wohnstätten machen ebenso wie die ganze Stadt, die in ihrer Gesammtanlage auf den von George Pullman, dem Präsidenten der Gesellschaft, seiner Zeit persönlich angegebenen Plänen und Anweisungen beruht, einen überaus freundlichen, anmuthigen Eindruck, der in keiner Weise den Gedanken an eigentliche Arbeiterquartiere aufkommen läßt, sondern weit mehr an den eleganten Vorort einer Großstadt erinnert. Die Straßen sind breit und gut chaussirt, an beiden Seiten mit Bäumen bepflanzt und sorgfältig rein gehalten; die durchgehends aus rothen Ziegeln aufgeführten Häuser entbehren nicht einer gewissen, das Auge erfreuenden Mannigfaltigkeit in der Bauart, und grüne Rasenflächen unterbrechen angenehm die langen Reihen. Eine freundliche, thurmgeschmückte Kirche, ein öffentlicher Park, ein stattliches Hôtel, eine geräumige Markthalle und ein geschmackvoll ausgestattetes Theater sind gleichfalls vorhanden, und für den Unterricht der Kinder ist durch Schulen gesorgt, in denen mehr als zwölfhundert Knaben und Mädchen von dreiundzwanzig Lehrern unterwiesen werden, während für die weitere Fortbildung der Erwachsenen durch besondere Abendstunden, sowie durch eine vortreffliche, namentlich auch mit Fachschriften reichlich versehene Bibliothek, ausreichende Gelegenheit gegeben ist.

Die Pullman-Stadt hat sich als ein für die Gesellschaft durchaus rentables Unternehmen erwiesen; die ganze

Schöpfung soll jedoch zugleich einen praktischen Beitrag zur Lösung der sozialen Frage darstellen, und in diesem Sinne wird sie in den Vereinigten Staaten allgemein als ein arbeiterfreundliches Unternehmen ersten Ranges aufgefaßt, wenngleich gerade Diejenigen, denen all' die wohlthätigen Einrichtungen gelten, die Arbeiter selbst, zum großen Theil anderer Ansicht sind und sich durch die in vielfacher Hinsicht bis zum Despotismus gesteigerte und dadurch dem amerikanischen Unabhängigkeitssinn tiefinnerlichst widerstrebende Bevormundung bedrückt fühlen; ein Zustand, der sich nothwendigerweise daraus entwickelt hat, daß Alles und Jedes in der Stadt der Pullman-Gesellschaft als Eigenthum oder Monopol gehört, und daß Letztere von den Machtbefugnissen, die ihr namentlich zufolge des allgemeinen Miethverhältnisses und der kurzen Kündigungsfristen zustehen, häufig in einer Weise Gebrauch macht, die ein richtiges Heimathsgefühl nicht aufkommen läßt.

Der Nachmittag brachte uns als hochinteressantes Schauspiel ein großes Wettrennen, das amerikanische Derby, das bei prächtigem Wetter eine unabsehbare Menge in die grüne Ebene vor die Stadt hinaus gelockt hatte. Neben Tausenden von Leuten aus dem Volke war Alles vertreten, was Chicago an Eleganz und Reichthum aufzuweisen hatte, und der Luxus in Toiletten, Equipagen und Pferden überstieg Alles, was ich in dieser Beziehung je anderwärts gesehen. Auf dem ganzen Platze herrschte ein buntbewegtes Treiben und eine höchst animirte Stimmung, die sich bis zu einem an Raserei grenzenden Jubel steigerte, als „Uncle

Bob", ein in Amerika von amerikanischen Eltern geborenes Pferd, den ersten Hauptpreis gewann.

Zu unserem Bedauern war es inzwischen zu spät geworden, um noch in die Börse, eine der Hauptsehenswürdigkeiten Chicago's, zu gehen oder eins der berühmten Schlachthäuser zu besuchen, in denen jährlich so und so viel Millionen Schweine und Rinder geschlachtet werden, und das einzelne Stück Borstenvieh in weniger als zwei Minuten getödtet, rasirt, von sämmtlichen Eingeweiden befreit, zerhackt und zum Verpacken fertig auf Eis gelegt wird. Wir begnügten uns daher, noch eine Fahrt am See, den Lake shore drive entlang und bis zum Lincoln-Park zu machen, uns an der Schiller-, Göthe-, Heine-Straße und anderen deutschen Namen in demselben Viertel zu erfreuen, sowie einen Blick auf die breiten, nach Pariser Muster angelegten Boulevards zu werfen, und nach einer vortrefflichen Mahlzeit im Palmer House verabschiedete ich mich um 10 Uhr Abends von meinem Schiffsgenossen, um auf der Michigan Centralbahn meine Reise fortzusetzen.

Sonntag früh sind wir in Detroit, der Hauptstadt von Michigan, wo wir über den Detroit River setzen, um einige Stunden durch englisches Gebiet: die Canadische Provinz Ontario, zu fahren; kurz vor 4 Uhr Nachmittags wird „Falls View" ausgerufen, ein Haltepunkt, der eigens angelegt ist, um denjenigen Reisenden, welche ohne Aufenthalt das Land von Ost nach West zu durchjagen genöthigt sind, wenigstens auf einige Minuten den Anblick des Niagara zu gewähren, der weit ab, tief unter der Bahn,

weißgrünlich im Sonnenlichte schimmert und in dieser Entfernung in stolzer Ruhe dazuliegen scheint. Bald darauf fahren wir auf der berühmten Cantilever-Brücke, einem ebenso kühn entworfenen, wie anmuthig ausgeführten Bauwerk, über den Fall, der sich hier schon in seiner ganzen Pracht und Herrlichkeit uns offenbart, und wenige Minuten später verlasse ich auf der, bereits wieder auf amerikanischem Boden, im Staate Newyork belegenen Station Niagara Falls den Zug, um in dem, in nächster Nähe des „achten Weltwunders" inmitten köstlichsten Waldesgrüns anmuthig und lieblich gelagerten Ort einen herrlichen Tag zu verleben.

Die Fälle des Niagara oder — um das indianische Wort zu übersetzen — des „Donners der Gewässer" werden durch den gleichnamigen Strom gebildet, der in einer Länge von etwa sieben deutschen Meilen mit einem, zuerst nur mäßigen Gefälle den Erie- mit dem tiefer belegenen Ontariosee verbindet und, nachdem er sich dicht am Ausfluß bis zu einer Breite von 1150 m erweitert hat, über felsige Kippen etwa 50 m schroff hinabstürzt. Durch ein langgestrecktes, schmales Eiland, die Ziegen- oder Irisinsel, werden die Fälle in zwei Theile zerlegt, den 580 m breiten canadischen, der seiner gekrümmten Form halber der Horse shoe oder Hufeisenfall genannt wird, und den amerikanischen, der nur etwa halb so breit ist, wie ersterer.

Da die Fälle unter dem Niveau des umgebenden

Landes liegen, und auf dem Wege dorthin die Aussicht durch Bäume und Gebüsch verdeckt ist, so sind sie zunächst nur dem Ohre wahrnehmbar, während sie sich dem Blicke entziehen, bis man dicht am Rande des Stromes steht. Hier aber entfaltet sich im Fallen, im Tosen und Toben der Gewässer ein Schauspiel so staunenswerth, erhaben und überwältigend, daß es mir die Seele mit Schauern füllte und zugleich mit einem Gefühl innigsten Dankes dafür, daß es mir vergönnt war, so Schönes und Großartiges zu sehen, ein Gefühl, wie ich es ähnlich nur auf der Höhe der Alhambra zu Granada, am Golf von Neapel und Angesichts der ägyptischen Pyramiden empfunden habe.

Den vollen Eindruck von der Ausdehnung des Falls, von den ungeheuren Wassermassen, die er im Sturze mit sich führt, und von der ganzen Urkraft seiner Bewegung empfängt man, wenn man auf einer kleinen Bahn eine geneigte Ebene bis auf das Niveau des Flusses hinunterfährt, ein Genuß, den ich mir ebensowenig entgehen ließ, wie die waghalsige, fast tollkühne Tour unter die Fälle bei der „cave of the winds“, der Höhe der Winde. Nachdem man sich vollständig entkleidet und von Kopf bis zu Fuß in wasserdichtes Segeltuch gehüllt hat, geht es hier zuerst eine enge Wendeltreppe wohl zweihundert Stufen hinab und dann an der Hand eines Führers auf einem, anfangs bequemen, allmählich immer enger und schlüpfriger werdenden Pfade am Felsen entlang, über eine schwanke, glitschrige Holzbrücke, auf der die Spritzwellen uns bereits

eimerweise ins Gesicht geschleudert wurden, in eine Spalte unter den vorspringenden Klippen, über die der Katarakt hinabstürzt. Mit einem Tosen und Donnern wie von hundert Geschützen schießt die ganze ungeheure, tiefgrüne Wassermasse bei uns vorbei und über uns hinweg; athembenommen, von Gischt und Schaum umhüllt, vom Sturm umrast, stehen wir da inmitten eines Tobens der Elemente, das zu beschreiben unmöglich ist; die Wellen, die beim Aufschlagen von unten herauf zurückprallen und zerstäubend in Augen und Ohren wie in jede Ritze des Anzugs hineindringen, so daß ich das Wasser am ganzen Körper hinunter rieseln fühle, benehmen mir allmählich Hören und Sehen; halb betäubt, glaube ich mein letztes Stündlein gekommen, als der Führer mit starker Hand mich am Arme packt und über schlüpfrige Felsen, Brücken und Treppen unter beständigen Schauern von Sprüh- und Platzregen bis zu einer freien Stelle führt, wo ich zurückblickend unter blauem Himmel noch ein Mal aus nächster Nähe den jetzt von der Sonne prächtig beschienenen Fall in seiner ganzen Kraft und Wucht wie eine unaufhörlich sich erneuernde Lawine in den hochaufschäumenden Abgrund stürzen sehe, während über der Wassermasse ein herrlicher Regenbogen sich entfaltet: ein unbeschreiblich schöner und grandioser Anblick. Froh, die Höllenfahrt hinter mir zu haben, trete ich auf bequemerem Pfad den Rückweg an und erhalte, glücklich wieder oben angelangt, ein schriftliches Attest, worin mit den Unterschriften des „manager“ und des Führers be-

scheinigt wird, daß Mr. J. P. „has passed through the cave of the winds and behind the central fall."

Meine Rundtour fortsetzend, gelange ich am Ufer des jetzt wieder ruhig dahin fließenden Wassers nach einer kurzen Strecke an die Stelle, wo der Strom sich mit einem Male von Felsen eingeschnürt sieht und plötzlich, wie in einem Kessel gefangen, aus dem er vergeblich einen Ausweg sucht, schäumend, rasend und tobend die Rapids bildet, die furchtbaren Wirbel und Strudel, die Kapitän Webb, ein tollkühner Amerikaner, zu durchschwimmen versucht hat, ein Unterfangen, das er mit dem Leben bezahlen mußte. Nachdem ich noch auf der Maid of the Mist oder Nebelmaid, einem kleinen Dampfer, wiederum wasserdicht verhüllt, eine Fahrt auf dem Strom, so dicht an die Fälle heran gemacht, daß ich das Schiff und uns jeden Augenblick in Gefahr glaubte, zerschmettert zu werden, kehrte ich, übervoll von all' dem Grandiosen, das ich gesehen, und unter dem Eindruck, daß dieser Schlußakt meiner Ueberlandstour allein die Fahrt über den Ozean gelohnt hätte, in mein Absteigequartier, Hôtel Kaltenbach, zurück, eines der empfehlenswerthesten Gasthäuser auf amerikanischem Boden, dessen Wirth, ein liebenswürdiger Badenser, seinen Gästen ein völlig deutsches Heim mit all' seiner Behaglichkeit zu bieten bemüht ist. In anregender, ausschließlich deutscher Gesellschaft verbringe ich die wenigen Stunden, die mir noch verbleiben; um 4 Uhr Nachmittags sitze ich wieder im Eisenbahnwagen, und über Batavia,

Lyon, Memphis, Syracus, Verona, Rom, Utica, Frankfurt und Amsterdam treffe ich auf der Newyork Central and Hudson River Railroad am Dienstag, den 24 Juni, bald nach sieben Uhr Morgens in der Millionenstadt am Hudson, dem Ausgangspunkte meiner Fahrt, im besten Wohlbefinden wieder ein.





8.

Rückblick auf die Ueberlandreise und die Verkehrseinrichtungen auf den großen amerikanischen Eisenbahnen. Heimfahrt mit der „Augusta Victoria."

Nach kurzer Fahrt, die ich dies Mal, praktischer als bei der ersten Ankunft in Newyork, mit der Pferdebahn für fünf Cents oder zwanzig Pfennige zurücklege, halte ich vor dem schon damals mir so lieb gewordenen Hôtel Brunswick, das ich mit seinem Personal wie alte Freunde begrüße. Als hätte ich nicht eine kleine Weltreise gemacht, sondern eben erst oder Tags zuvor zu einem kurzen Aus=

fluge mich entfernt, finde ich meinen Ulster in der Garderobe hängend und meinen Staatscylinder, sowie das übrige Gepäck daneben stehend, Alles noch an derselben Stelle, wo ich es am 3. Juni Abends zurückgelassen. Freudig ergreife ich von meinen Sachen Besitz, und nachdem ich auf meinem freundlichen Zimmer angelangt bin und durch ein erfrischendes Bad, sowie ein kräftiges Frühstück mich neu gestärkt habe, fühle ich mich alsbald so behaglich, als wäre ich bereits zu Haus. Von Ermüdung und Abspannung spürte ich nicht viel mehr, als wenn ich im Schlafwagen von Berlin nach Frankfurt oder München gefahren wäre, und doch hatte ich eine Tour hinter mir, wie etwa von Odessa nach Lissabon und zurück.

In nicht ganz drei Wochen hatte ich nachstehende Strecken und Entfernungen zurückgelegt:

Strecke	Bahn	Meil.
Newyork-Washington	Pennsylvania Railroad	324
Washington-St. Louis		997
St. Louis-Kansas City	Missouri Pacific	283
Kansas City-Denver	Union Pacific	639
Denver-Colorado Springs	Denver Rio Grande R.	75
Colorado Spr.-Manitou und zurück		10
Colorado Springs-Grand Junction		350
Grand Junction-Salt Lake City	Rio Grande Western	310
Salt Lake City-Ogden	Union Pacific	37
Ogden-San Francisco	Central Pacific	834
San Francisco-Ogden		834
Ogden-Omaha-Council Bluffs	Union Pacific	1034
Council Bluffs-Chicago	Chicago Burlington and Quincy	502
Chicago-Niagara Falls	Michigan Central	510
Niagara Falls-Buffalo		26
Buffalo-Newyork	Newyork Central and Hudson River R.	440

Zusammen 7205 Meilen = **11 528 km.**

Im ganzen Verlaufe dieser Reise hatte ich nur sechs Mal im Gasthause genächtigt; nicht ein Tag war vergangen, an dem ich nicht mindestens Morgens oder Abends auf der Eisenbahn gesessen hätte, und selbst an dem zweiten Tage meines Aufenthalts in San Francisco, dem einzigen, den ich in der ganzen Zeit zwischen zwei Hôtelübernachtungen an demselben Orte zugebracht, war ich soweit konsequent geblieben, daß ich wenigstens eine Fahrt mit der Schmalspurbahn gemacht hatte. Auf der ersten größeren Etappe, die mich 2243 Meilen, von Newyork bis Denver führte und die Zeit von Dienstag Abend bis Sonntag Morgen in Anspruch nahm, war ich, ohne nur ein Mal ein eigentliches Absteigequartier genommen zu haben, je einen Tag in Washington und St. Louis und einen Vormittag in Kansas City, jedes Mal nach durchfahrener Nacht, Stunden lang zur Besichtigung von Straßen und Gebäuden umher gewandert, um Abends wieder in meine fahrende Koje zurückzukehren; der zweite längere Abschnitt, den ich von Manitou bis San Francisco, in der Woche darauf von Dienstag Vormittag bis Sonnabend Vormittag erledigte, brachte nur in Salt Lake City einen Aufenthalt, der vom Morgen bis zum Abend währte, aber als eine Ruhepause in keiner Weise gelten konnte, da ich bei dem vielen Interessanten, was gerade dort zu sehen, den ganzen Tag über auf den Beinen war. Im letzten Theile endlich war ich von Montag Abend bis Freitag Nachmittag ohne Unterbrechung auf der Achse, um alsbald nach der Ankunft in Chicago und zwei Tage später, dies Mal allerdings nur

nach achtzehnstündiger Fahrt, wiederum ein Pensum zu absolviren, das ich nur als „hard work" bezeichnen kann.

Eine derartige Reise wäre, in dem dazu verwendeten Zeitraum, in einem europäischen Coupéwagen einfach unmöglich. Was in Amerika diesen langen Touren einen großen Theil ihres Schreckens benimmt, ist in erster Reihe der Umstand, daß man nicht Stunden oder gar Tage lang, sei es allein, sei es mit Leidensgenossen in einem Abtheil, also in einem Raume, der auf alle Fälle zu beschränkt ist, um eine ausreichende Bewegung zu gestatten, gewissermaßen gefangen dasitzt und allmählich den Gebrauch seiner Gliedmaßen vollständig verlernt, daß man vielmehr vermöge des allgemein durchgeführten Intercommunikationssystems nicht nur im eigenen Wagen, sondern durch den ganzen Zug hindurch spazieren gehen, sich, soweit Platz vorhanden, bald hier, bald dort niederlassen und auch im Freien, auf der Plattform des Wagens, trotz des in dieser Beziehung formell bestehenden Verbots sich thatsächlich nach Belieben aufhalten kann. Im Uebrigen sind die gewöhnlichen Personenwagen für eine längere Fahrt allerdings nicht bequem genug. Zwar enthält auch jeder dieser Wagen einen bequemen erreichbaren Abort, eine Waschvorrichtung und einen stets ausreichend gefüllten Behälter mit Eiswasser; die Sitze aber, zu je zweien neben einander auf jeder Seite des Mittelganges derart angebracht, daß für jede Person nur an einer Seite eine, meist ungepolsterte schmale Armlehne vorhanden ist, sind sehr eng, und die, während der Fahrt sämmtlich in einer Richtung, und zwar

nach der Maschine zu gestellten Rücklehnen so niedrig, daß man den Kopf nicht anlegen und überhaupt den Körper in eine, nur halbwegs zum Schlafen geeignete Lage nicht bringen kann. Für Handgepäck ist, soweit man es nicht auf dem Schoße halten oder unter den Sitz schieben kann, fast gar kein Platz; denn die an den Wänden angebrachten, immer für vier Personen berechneten Konsole sind so klein und zierlich, daß kaum mehr als eine Handtasche nebst Schirm und Ueberzieher auf ihnen unterzubringen ist. Lassen demnach diese Wagen recht viel zu wünschen übrig, so finden sich alle hier fehlenden Annehmlichkeiten in ausgedehntestem Maaße in den sogenannten Luxuswagen, die von Privatunternehmern, und zwar zum überwiegenden Theile von Pullman, auf einzelnen Strecken auch von Wagner, auf Grund besonderer Verträge eingestellt und nahezu mit demselben Komfort versehen sind, wie ein gut eingerichtetes Hôtel. Die, den Haupttheil dieses besonderen Fuhrparks ausmachenden Schlafwagen, sleeping cars oder sleepers, stimmen in der Bauart im Allgemeinen mit den gewöhnlichen Wagen überein, von denen sie auch in der inneren Anordnung der Plätze bei Tage sich wenig unterscheiden, während sie allerdings weit eleganter ausgestattet und mit Doppelfenstern, Jalousien und versilberten Hängelampen, mit Spiegeln und geschmackvoller Holztäfelung an den Wänden, mit vergoldeten Malereien an den Decken sowie mit dicken Teppichen auf dem Fußboden überreich versehen sind. Die sehr langen Wagen ruhen auf zwei Drehgestellen von je drei Achsen und haben in Folge

dessen, sowie vermöge eines Systems von Federn, durch welche die seitlichen und vertikalen Stöße möglichst ausgeglichen werden, einen überaus sanften Gang. An je einer Stirnseite des Wagens liegen, für Herren und Damen getrennt, die mit zwei breiten Waschtischen, mit sauberen Handtüchern, sowie mit Seife und Bürsten reichlich ausgestatteten Waschräume und daran stoßend die Klosets, während der eigentliche Innenraum zu beiden Seiten des Mittelganges je fünf oder sechs Abtheilungen, sogenannte „sections", enthält. Bei Tage weist jede derselben nur zwei einander gegenüber stehende, für je eine bis zwei Personen berechnete Sophas oder gepolsterte Bänke auf; Abends aber werden in jeder „section" zwei Schlafstätten über einander in der Weise hergestellt, daß für das untere Bett, „the lower berth", dessen Ausstattung an Wäsche und sonstigem Zeug sich innerhalb der Sitzplätze befindet, die Bänke zusammengeschoben werden, während das obere Bett, das bei Tage, ohne daß etwas davon wahrzunehmen, mit allem erforderlichen Zubehör in die Deckenwölbung eingelassen ist, durch Herunterklappen des, den inneren Theil der Decke bildenden Bodens gebildet wird, der alsdann in zwei, gleichfalls von oben sich herablassenden Ketten festliegt. Zwischen die einzelnen Abtheilungen werden Bretterwände geschoben, die senkrecht gegen die Wagenwand stehen, während nach dem Mittelgange vor die Betten, deren oberes mittelst einer kleinen Leiter erstiegen werden muß, dicke wollene Vorhänge aufgehängt werden. Das Aus- und Ankleiden muß der Hauptsache nach hinter dem Vorhang,

10*

im Bette selbst vor sich gehen und hat, besonders Anfangs und namentlich wenn man in der oberen Etage untergebracht ist, seine Schwierigkeiten, zumal für das Unterbringen der Kleider nichts als ein kleines Netz vorhanden ist, in das man eben nur alle sieben Sachen zusammengeknüllt hineinwerfen kann, um Morgens ein Stück nach dem andern mühsam wieder herauszusuchen. Im Uebrigen sind die Betten so breit, daß sie vielfach von zwei Personen, namentlich Mann und Frau, benutzt werden; die Wäsche wird jeden Abend erneuert und ist, wie überhaupt die gesammte Einrichtung des Wagens, von der größten Sauberkeit, so daß ich während meiner ganzen Reise auch nicht das kleinste Insekt verspürt habe, während ich der Erfahrungen, die ich in dieser Hinsicht auf verhältnißmäßig kurzen Eisenbahnfahrten in Italien und Spanien gemacht, noch heute nur mit Schaudern gedenke.

Jeder Wagen trägt einen besonderen, an der Außenseite inmitten reicher Vergoldung angebrachten Namen, der nach bekannten Städten oder Persönlichkeiten, wie Milano, Roma, Casa Grande, Endymion, Nimrod, Pickwick, Lord Aberdeen und dergleichen lautet, und jeder hat seine eigene Bedienung in Gestalt eines Negers, der die Betten herrichtet, die Reisenden weckt, sowie Schuhe und Kleider reinigt und dafür ein Trinkgeld von 25 bis 50 Cents erwartet.

Abgesehen von dem, in den meisten Wagen vorhandenen state oder drawing room, das gegen einen besonderen Zuschlag einzelnen Personen oder Familien zur ausschließlichen Benutzung überlassen wird, giebt es für alle

Reisende, Männer und Frauen, nur den einen gemeinschaftlichen Schlafsaal, in dem es nach europäischen Begriffen etwas ungenirt zugeht; namentlich des Morgens bewegen sich mit großer Unbefangenheit die Damen im leichtesten Morgenanzug, die Herren in Hemdsärmeln im Mittelgang, und wer es darauf anlegt, kann die einzelnen Toiletten in den verschiedensten Stadien beobachten.

Wenn der Wagen voll besetzt ist, herrscht, besonders im Sommer, in dem großen Raume eine nichts weniger als angenehme Atmosphäre, ein Uebelstand, dem jedoch der einzelne Reisende für seine Person dadurch abhelfen kann, daß er das über jedem Unter- wie Oberbett befindliche Fenster öffnen und einen „screen" oder Gazeschirm hineinschieben läßt. Legt man sich dann mit dem Kopf nach der Maschine zu, so hat man die ganze Nacht über einen ausreichenden Zufluß frischer Luft, ohne dem Zuge ausgesetzt zu sein. Ich wenigstens habe, einem von Karl Schurz mir auf die Reise mitgegebenen Rathe zu Folge, meine Lagerstatt stets der Art ventiliren lassen und auf diese Weise regelmäßig ausgezeichnet geschlafen.

Der für die Benutzung des Schlafwagens zu zahlende Zuschlag beläuft sich durchschnittlich auf einen Dollar für den Tag und zwei Dollar für die Nacht, ein für amerikanische Verhältnisse außerordentlich mäßiger Preis, der denn auch zur Folge hat, daß nicht nur das gesammte wohlhabende Publikum, sondern auch ein großer Theil derjenigen Passagiere, die bei uns in dritter Classe fahren würden, diese Wagen benutzt, und daß die großen Durchgangszüge überwiegend aus Pullman cars bestehen.

Auf den tagelangen Ueberlandstouren, auf denen die Reisenden im Laufe der Zeit nothwendig mit einander in Verkehr treten und bekannt werden, ist das Leben und Treiben in den Pullmans nichts weniger als einförmig oder langweilig. Man richtet sich ein wie auf einem Schiff oder in einem großen Hôtel, wird, wo Speisewagen mitlaufen, wie dort zu den einzelnen Mahlzeiten gerufen, zu denen man sich in langer Procession durch den ganzen Zug hindurch begiebt, plaudert bei Tisch ungezwungen mit den Nachbarn, unter denen sich auf diesen großen Weltrouten globe trotters aus aller Herren Ländern befinden, und setzt nach beendeter Mahlzeit auf der Plattform, auf die der diensteifrige Neger bereitwilligst Klappstühle hinstellt, oder in dem Rauchcabinet, das sich in jedem Wagen befindet, seine Unterhaltung fort. Für weitere Abwechselung sorgen die „Newsmen“ oder fliegenden Colporteure, die, mit Zeitungen, Zeitschriften und Romanen reichlich versehen, den Zug durchwandern und, ohne sich aufzudrängen oder sonst lästig zu fallen, den Reisenden ganze Stöße ihrer Ladung zur Durchsicht und Auswahl auf den Platz legen, um meist erst nach längerer Zeit wieder vorzufragen, ob man dies oder jenes behalten wolle. Gelesene Bücher nehmen sie zum halben Preise zurück, und namentlich im Westen führen sie außer der geistigen Nahrung noch die verschiedensten anderen Gegenstände, wie Fächer, Holzschnitzereien, Cigarren, Kautabak, Süßigkeiten, Früchte, Sodawasser, ja sogar Papierwäsche und Hosenträger zum Verkaufe mit sich.

In den dining cars, die ähnlich eingerichtet sind,

wie die auf einzelnen europäischen Bahnen laufenden Speisewagen, ist das Essen durchschnittlich recht gut zubereitet; zu den verschiedenen Tageszeiten, zum ersten Frühstück wie zum Lunch und Mittag- oder Abendessen wird fast immer dasselbe gereicht, und auch der Preis ist durchweg auf einen Dollar für die Mahlzeit festgesetzt. Diese Wagen laufen indeß nicht auf allen Strecken, und wo dies nicht der Fall, sind Speisestationen eingerichtet, auf denen den Reisenden ein Aufenthalt von fünfundzwanzig bis dreißig Minuten zur Einnahme des Essens gewährt ist. Sobald der Zug einläuft, wird das Publikum auf das Restaurationslocal durch einen Neger hingewiesen, der, an dessen Eingang stehend, wie besessen auf einen Gong losschlägt und damit einen Lärm vollführt, den Niemand überhören kann. Ohne jede Controle darf Jeder in den Saal hinein und von den auf den Tischen aufgestellten Gerichten so viel verzehren, als er will und kann. Auch hier wird zu allen drei Mahlzeiten dieselbe, der Menge nach überaus reiche Auswahl von Speisen geboten, unter denen Büffel- und Antilopenfleisch die Hauptrolle spielen; die Zubereitung ist jedoch nicht selten eine so schlechte, das Fleisch häufig so zäh und ungenießbar, daß ich mehr als ein Mal nach den ersten Bissen auf jede weitere feste Speise verzichtete, um mich mit einem der Getränke, wie Milch, Thee oder Kaffee, zu begnügen, die von freundlichen, aufmerksamen Kellnerinnen in großen Kannen gleichfalls bei jeder Mahlzeit herumgereicht werden.

Vor dem Verlassen des Saales hat ein Jeder, mag er

viel oder wenig verzehrt haben, an den, an den Thüren postirten Wirth oder Geschäftsführer den, je nach der Gegend und Oertlichkeit auf 75 Cents oder einen Dollar festgesetzten Preis zu entrichten, eine sehr zweckmäßige Einrichtung, bei der man nicht nöthig hat, nach dem Zahlkellner zu rufen und während kostbarer Minuten auf sein Erscheinen zu warten.

Nach beendetem Mahl spaziert alle Welt auf dem Bahnsteig auf und ab, bis der Zugführer „All on board" ruft und damit das Zeichen zum Einsteigen giebt. Dann setzt der Zug sich in Bewegung, jedoch so langsam, daß Derjenige, der den Ruf etwa überhört hat und noch zurückgeblieben ist, sich bequem auf die Treppe oder Plattform des nächsten Wagens schwingen kann, um, wenn dies zufällig nicht der seinige ist, den Zug während der Fahrt bis zu seinem Platze zu durchwandern. Irgend welche sonstigen Signale, wie lautes Schreien, Läuten und Pfeifen ertönen bei der Abfahrt nicht; damit entfällt all' jenes lärmende Getöse, das uns zur Nachtzeit unerbittlich aus dem Schlaf aufstört, das schon so manchen Reisenden nervös gemacht und das, wie Weber erzählt, den Leiter einer größeren amerikanischen Bahn beim Betreten der ersten deutschen Station zu der Bemerkung veranlaßt hat: „Mich wundert nur, daß nicht auch geschossen wird; das ist wahrlich der einzige Lärm, der hier noch fehlt."

Auch sonst geht es, abgesehen von einzelnen größeren Knotenpunkten, wie St. Louis und Kansas City, auf den meisten Bahnhöfen weit ruhiger und geräuschloser zu, wie

bei uns, was allerdings vor Allem daran liegt, daß das Publikum in Amerika weit geduldiger und namentlich auch viel selbständiger ist, wie die Mehrzahl der Reisenden in Deutschland. In Folge dessen wird das Beamtenpersonal nicht derart mit unnützen Fragen und Beschwerden belästigt wie bei uns; es kommt kaum Jemand, der eine größere Reise ausführen will, auf den Bahnhof, ohne sich vorher seine Fahrkarte in einem der Bureaux gelöst zu haben, die jede größere Eisenbahngesellschaft in allen bedeutenderen Städten, und zwar stets in der best gelegenen, belebtesten Gegend unterhält. Dort wird er auch über Alles, was ihm für seine Fahrt zu wissen nöthig oder wünschenswerth erscheint, bereitwilligst unterrichtet und zugleich mit den erforderlichen Fahrplänen versehen, die im Uebrigen in handlichen, geschmackvoll ausgestatteten Heftchen, sogenannten folders, auch in allen Gasthöfen zur unentgeltlichen Entnahme aufliegen. Auf der Bahn selbst ist es allerdings schwieriger, wenn nicht ganz unmöglich, selbst über wichtige Vorkommnisse zuverlässige Auskunft zu erhalten. Ein Stationsbeamter, namentlich der Vorsteher oder depot-master, ist entweder überhaupt nicht zu entdecken oder nur mit der größten Schwierigkeit herauszufinden, weil derselbe fast nirgends uniformirt ist oder, wenn er selbst eine Dienstmütze trägt, kein Abzeichen an derselben uns verräth, daß wir es mit dem Stationschef zu thun haben. Gelingt es ausnahmsweise wirklich, eines der Herren habhaft zu werden, so ist er in der Mehrzahl der Fälle überaus kurz angebunden. Auf längere Auseinandersetzungen läßt er sich nicht ein;

und wenn man seine erste knappe Auskunft nicht gleich versteht, dreht er sich einfach um und läßt den unglücklichen Fremdling hilflos stehen.

Zugverspätungen und deren muthmaßliche Dauer werden fast nirgends in Amerika bekannt gegeben, obgleich dieselben häufig recht erheblich sind und sich nicht selten auf mehrere Stunden belaufen, die man viel besser anderweit, als mit Herumstehen auf dem Bahnhofe verwenden könnte. Ueber einige in dieser Hinsicht gemachte Erfahrungen habe ich bereits in den früheren Abschnitten Mittheilung gemacht; das krasseste Beispiel von Rücksichtslosigkeit erlebte ich jedoch in Salt Lake City. Der Anschlußzug, mit dem ich von dort nach Ogden zum Uebergang auf die Central Pacificbahn abreisen wollte, mußte nach dem Fahrplan bald nach zehn Uhr Abends abgehen; mit Rücksicht auf diese Abfahrtszeit verzichtete ich darauf, noch in's Theater zu gehen, wo eine englische Schauspielergesellschaft mit dem, später auch in Berlin aufgeführten Effektstück „Faust op to date“ ihre Abschiedsvorstellung gab, die, wie mir gesagt wurde, bis gegen Mitternacht dauern würde. Als ich jedoch kurz vor zehn Uhr nach dem Bahnhof fuhr, hörte ich bereits im Hôtelomnibus von einem Mitreisenden, daß der Zug vermuthlich erst eine bis zwei Stunden später abgehen werde, da er die englischen Schauspieler, für welche mehrere besondere Schlafwagen bestellt seien, mitnehmen solle und daher warten müsse, bis deren Vorstellung zu Ende sei. Auf der Station selbst war über die Abfahrtszeit von Niemandem etwas Bestimmtes zu erfahren; wir

durften daher nicht wagen, uns zu entfernen, und waren genöthigt, auf dem elenden, durch einige spärliche Oel-lampen trübselig erleuchteten Bahnhof eine trostlos öde Zeit zu verbringen, bis endlich lange nach Mitternacht die Dämchen, jede am Arm eines männlichen Collegen oder sonstigen Beschützers, vergnügt angehüpft kamen. Erst kurz vor ein Uhr setzten wir uns in Bewegung, und um so viel Zeit, als diese Verspätung gedauert hatte, verspätete sich denn auch der Abgang des Anschlußzuges in Ogden, sowie unsere Ankunft auf allen Stationen der ganzen großen Strecke bis San Francisco.

Ein derartiger Vorgang berührt besonders eigenthümlich, wo es sich um eine solche Haupt- und Weltroute handelt wie die der Central-Pacificbahn, und trägt nicht wenig dazu bei, die übertriebenen Vorstellungen, die man in Europa von der Präzision des amerikanischen Eisenbahnbetriebes sich macht, erheblich herabzumindern. Auch in Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit wird durchaus nichts Außergewöhnliches geleistet; dieselbe ist im Westen durchschnittlich geringer wie bei uns — der directe Expreßzug San Francisco-Omaha, der sogenannte „Overland Flyer“, braucht auf der 1867 Meilen oder rund 2990 km langen Strecke drei Mal 24 Stunden, durchläuft also nicht mehr als 41,5 km in der Stunde — im Osten kommt sie der unsrigen ungefähr gleich, und lediglich die „limited trains“, die mit allem erdenklichen Luxus, wie kostbar eingerichtetem Rauchzimmer, Bibliothek, Bade- und Frisirsalon ausgestattet sind, jedoch nur eine beschränkte Anzahl von

Wagen mit sich führen, bringen es zum Theil auf 60 bis 70 km in der Stunde.

Was den aus Mitteleuropa kommenden Reisenden am meisten enttäuscht, ist der Anblick der Bahnhöfe; dieselben machen bis auf wenige Ausnahmen einen durchaus primitiven Eindruck und gleichen in ihrer Fachwerkausführung mehr provisorischen Baracken als Empfangsgebäuden, wie wir sie bei uns zu sehen gewohnt sind. Die Wartesäle sind nüchtern, kahl und ohne jeden Komfort, und die Bahnsteige zum großen Theil weder gepflastert noch asphaltirt, sondern nur aus Brettern und Bohlen hergestellt. Als einigermaßen europäischen Begriffen entsprechend erschien mir der Bahnhof in Denver, und ein wirklich schöner Bau ist die Centralstation der Newyork Central and Hudson River Railroad in Newyork mit ihrer stattlichen Front in Sand- und rothem Backstein. In die hohe, weite, mit vier Perrons versehene Halle laufen auf der einen Seite die Züge, auf der andern die Pferdebahnwagen ein, so daß man von diesen bis zu jenen nur wenige Schritte hat. Auch die Wartesäle sind nicht ohne Eleganz, und besonders gut und reichlich ist für die Aufbewahrung des Gepäcks gesorgt; dasselbe ist in einem langen, hellen Schuppen aufgespeichert, der in zehn, mit Zahlen von eins bis zehn bezeichnete Abschnitte eingetheilt und mit ebenso viel Thüren oder Ausgängen versehen ist. Das einzelne Gepäckstück wird in der Abtheilung niedergelegt, dessen Zahl der letzten Ziffer der Check- oder Gepäckschein-Nummer entspricht, und bei der Abholung weiß der Reisende ohne Weiteres, bei

welcher Abtheilung er sich zu melden oder mit seinem Wagen vorzufahren hat. Auf diese Weise wickelt sich das Geschäft auf das Prompteste ab, obgleich im Sommer, zur Hauptreisezeit, mitunter 5—6000 Gepäckstücke täglich in dem Raume lagern. Wenn diese Einrichtungen unbedenklich als mustergültig bezeichnet werden können, so ist auch sonst, und zwar auf allen Bahnen, gerade die Behandlung des Gepäcks ebenso einfach wie praktisch. Auf den meisten Strecken werden jetzt nicht nur, wie früher 100, sondern sogar 150 Pfund derart frei befördert, daß auch ein Paar Pfund mehr ohne Frachtberechnung mitgenommen werden, und eine Verwiegung überhaupt nur dann stattfindet, wenn das aufgegebene Quantum schon bei oberflächlicher, summarischer Prüfung über das taxfreie Gewicht erheblich hinauszugehen scheint. Das Freigepäck wird ohne jede Buchung und Eintragung lediglich „gecheckt", d. h. an jedem Stück wird mittelst eines Lederriemens eine mit dem Namen der Eisenbahngesellschaft, dem Bahnwege, dem Bestimmungsort und einer Nummer versehene Messingmarke befestigt, und eine andere identisch bestempelte Marke erhält für jedes Gepäckstück der Reisende, der sie demnächst am Ziele der Fahrt, behufs Wiedererlangung seiner Sachen, vorzuweisen und zurückzuliefern hat, worauf beide Checks mit dem nächsten Zuge an die Abgangsstation zurückgehen. Das Verfahren arbeitet bei seiner großen Einfachheit selbst auf die weitesten Entfernungen überaus sicher; nach den eingehenden Erkundigungen, die ich dieserhalb bei einer Reihe von Personen aus den verschiedensten Berufsklassen ein=

gezogen habe, kommt es ungemein selten vor, daß ein Gepäckstück verschleppt wird oder in Verlust geräth. Allerdings wird in dieser Weise nur mit dem gebührenfreien Gepäck verfahren; ist dasselbe taxpflichtig, so erfolgt, wie bei uns, die Ausstellung eines förmlichen Gepäckscheins, sowie die Eintragung aller sonstigen Angaben in Talon und Stamm, während das bezügliche, gleichfalls detaillirt ausgefüllte Duplikat in eine zur Befestigung an dem Gepäckstück bestimmte, besonders eingerichtete Blechmarke wie in einen Rahmen hineingeschoben wird. In diesen Fällen liegt also eine, etwa nachahmungswerthe Vereinfachung nicht vor, während das eigentliche Checksystem, weil nur da anwendbar, wo das Gepäck taxfrei ist und deshalb keiner Prüfung, Verwiegung oder sonstigen Abfertigungsarbeit unterliegt, sich auf den Bahnen nicht zur Einführung eignet, die Freigepäck überhaupt nicht gewähren oder dasselbe aufzuheben im Begriff sind.

Auch sonst wüßte ich nur wenige Einzeleinrichtungen zur Uebertragung auf deutsche Bahnen zu empfehlen. Daß ein großer, gewaltiger Zug durch das amerikanische Eisenbahnwesen geht, ist zweifellos; die Kühnheit und Unternehmungslust, mit der namentlich die den Kontinent durchquerenden Ueberlandsbahnen geplant, die, selbst für amerikanische Verhältnisse außergewöhnliche Schnelligkeit, mit der sie zum Theil gebaut sind, die Art und Weise, wie durch diese Bahnen Tausende von Quadratmeilen, die vorher auf der Karte als „Große Amerikanische Wüste, unerforschtes Gebiet“ bezeichnet waren, der Kultur er=

schlossen, und Millionen von Menschen zu einer friedlichen Völkerwanderung herangezogen und mit neuen Heimstätten versorgt worden — all' dies verdient rückhaltlose Anerkennung und Bewunderung. Es ist aber eine andere Sache, eine Bahn zu projektiren und zu bauen, wenn die betreffende Gesellschaft Hunderte von Quadratmeilen zum Geschenk erhält und ohne jede Förmlichkeit in Besitz nehmen kann, als wenn um jeden Morgen Landes die langwierigsten Verhandlungen, Expropriationen und dergleichen erforderlich sind, wie es andererseits nicht schwer ist, jeder Zeit aus dem Vollen und frei von allen kleinlichen Erwägungen zu wirthschaften, wenn man nicht nöthig hat, bei jeder Ausgabe nicht nur auf den Etat, sondern auch auf eine hoch über den Gewässern schwebende Ober-Rechnungskammer Rücksicht zu nehmen, und dabei ist es, trotz dieser Freiheit der Bewegung, doch nur eine Minderheit von Bahnen, welche in Amerika auch finanziell günstige Ergebnisse aufweisen hat.

Die auf den großen Pacificbahnen getroffenen Einrichtungen, vermöge deren der Reisende mit allen Annehmlichkeiten eines guten Gasthofes sich derart umgeben sieht, daß selbst einzelne Damen die ganze Fahrt vom Stillen bis zum Atlantischen Ozean ohne Unterbrechung bequem zurücklegen, sind gleichfalls des höchsten Lobes werth. Indeß liegt für solche Einrichtungen in Deutschland, wo derartig lange Touren nicht in Betracht kommen, ein Bedürfniß nicht vor; nur die Frage möchte ich zur Erwägung stellen, ob es sich nicht empfehlen dürfte, die Schlaf-

wagen auch bei uns einem größeren Kreise zugänglich und damit zugleich rentabler zu machen, indem man den Preis dafür derart herabsetzt, daß, wie in Amerika, auch bei uns die große Mehrzahl der Reisenden es als selbstverständlich vorzieht, lieber den betreffenden kleinen Zuschlag zu zahlen, als in einem überfüllten Coupé sitzend eine schlaflose Nacht zu verbringen. Sollte dann selbst, ähnlich wie drüben, der größte Theil des Zuges aus Schlafwagen bestehen — die selbstredend nicht mit dem Luxus ausgestattet zu werden brauchten, wie dies heute der Fall —, so werden unsere Herren Betriebs- und Maschinentechniker auch diese Schwierigkeit zu überwinden wissen.

Ein weiterer Vorschlag, den ich mir erlauben möchte, geht dahin, auch für die längeren Tagesfahrten, wie solche z. B. zwischen Berlin oder Hamburg und Köln, Frankfurt und München zu machen sind, in die direkten Schnellzüge Luxuswagen nach Art der Pullmans einzustellen, welche zugleich, wenn auch nicht mit einer vollständigen Restauration, so doch mit einer Buffeteinrichtung zur Verabreichung einzelner Speisen und Getränke zu versehen wären. Selbst auf einer Fahrt von zehn bis zwölf Stunden wird das Gefühl des Eingeschlossenseins in einem engen Abtheil, das Bewußtsein, jedes leibliche Bedürfniß in fliegender Hast befriedigen zu müssen, auf die Dauer immer unleidlicher, und gerade dies Bewußtsein ist es, was das Reisen anstrengend und die Menschen nervös macht, während für die Möglichkeit, sich in einem weiten, luftigen, schön ausgestatteten Raume nach Belieben bewegen, in einem Seiten- oder

Mittelgange auf- und abspazieren und gelegentlich ohne jede Ueberstürzung in aller Ruhe und Behaglichkeit eine Erfrischung zu sich nehmen zu können, ein Jeder, der dazu in der Lage ist, gern einen Zuschlag bezahlen wird, der meines Erachtens auf denselben Betrag bemessen werden könnte, wie die Schlafwagengebühr. Eine derartige Einrichtung, nach der übrigens ein lebhafter Wunsch bereits in den verschiedensten Kreisen laut geworden ist, würde zweifellos von dem gesammten besser gestellten Publikum mit Freuden begrüßt werden [1]).

Nach zwei in Newyork verbrachten Tagen, die so entsetzlich heiß waren, daß die Aussicht auf die Seereise wie eine Erlösung winkte, ging ich Donnerstag, den 26. Juni, Vormittags, an Bord des Hamburger Schnelldampfers „Augusta Victoria“. Um zwölf Uhr Mittags lichtete das prächtige, ebenso vornehm wie die „Normannia“ ausgestattete Schiff die Anker; noch einmal glitt, im herrlichsten Sonnenschein, das zauberisch schöne Panorama von Newyork mit seinem Häusermeer, die traumhaft über den East River sich spannende Hängebrücke, die mit der Fackel in der erhobenen Rechten uns grüßende Freiheitsgöttin an uns vor-

[1]) Seitens der preußischen Staatsbahnverwaltung ist diesen Wünschen inzwischen dadurch Rechnung getragen, daß eine größere Anzahl langer vierachsiger Personenwagen in Bestellung gegeben worden, die mit Seitengang sowie Büffeteinrichtung versehen, in die direkten Schnellzüge eingestellt und derart mit einander verbunden werden sollen, daß ein Cirkuliren durch den ganzen Zug ermöglicht ist.

über. Fast auf der ganzen Fahrt blieb uns das gute Wetter treu; nur ein Mal wurde Neptun ungemüthlich und nöthigte mich, in stiller Zurückgezogenheit eine innere Ein- oder vielmehr Auskehr zu halten. Nach wenigen Stunden jedoch war der Anfall vorüber und vergessen, und die ganze übrige Zeit fuhren wir unter blauem Himmel bei spiegelglatter See dahin, eine ununterbrochene Reihe von Tagen den Ozean noch ein Mal in seiner ganzen Herrlichkeit genießend. Kapitän Albers, eine ebenso sympathische wie Vertrauen erweckende Persönlichkeit und zugleich der liebenswürdigste Plauderer und Tischnachbar, machte uns das Leben so angenehm wie möglich, und die aus den verschiedenartigsten Bestandtheilen zusammengesetzte Schiffsgesellschaft sorgte für stete Unterhaltung.

Donnerstag, den 3. Juli gegen Mittag, gerade eine Woche nach unserer Abreise von Newyork, sahen wir zum ersten Male wieder Land; bei klarstem Wetter passirten wir um zwei Uhr die bei Nebel so gefährlichen Klippen der Scilly-Inseln, an denen schon manches stolze Schiff den Untergang gefunden; um 5 Uhr kamen wir bei Cap Lizzard vorüber und um 8 Uhr Abends bei dem berühmten Leuchtthurm von Eddystone. Um 3 Uhr Nachts hielt das Schiff auf der Rhede von Southampton, und bald darauf wurden wir durch die Schiffskapelle geweckt, die den von Bord gehenden Passagieren ihre Abschiedsgrüße nachsandte.

Am Freitag Morgen brachte mir, wie im Hôtel, der Steward einen Haufen Briefe aus der Heimath ans Bett;

eine Stunde später fuhr die von Hamburg kommende „Columbia“, das ganze Verdeck von Reisenden besetzt, unter lautem Hurrah und Tücherschwenken der beiderseitigen Passagiere dicht an uns vorüber, und zwischen 10 und 11 Uhr zog wie ein Wandelbild die französische Küste auf der einen, die englische auf der anderen Seite an uns vorbei. Die Häuser von Folkestone und die Kreidefelsen von Dover erglänzten im hellen Sonnenschein, dazu das blaue, nur leicht bewegte Meer, und an Bord ein Jeder, in Erwartung der baldigen Ankunft, in fröhlichster Stimmung: es war der schönste Schluß der prächtigen, genußreichen Reise.

Sonnabend, den 5. Juli legten wir bei Tagesanbruch vor Cuxhaven an; um die Mittagsstunde war ich wieder mit all' meinen Lieben in Altona vereint, und trotz all' des Schönen, Gewaltigen und Großartigen, was ich in den letzten Wochen gesehen und erlebt, beherrschte mich jetzt nur das eine Gefühl: „There is no place like home.“



Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

San Francisco

